UNIVERSITATEA CREŞTINĂ "DIMITRIE CANTEMIR"
FACULTATEA DE GEOGRAFIA TURISMULUI
SIBIU

Radu SĂGEATĂ

# GEOGRAFIE URBANĂ

EDITURA UNIVERSITĂȚII "LUCIAN BLAGA"
Sibiu - 2010

UNIVERSITATEA CREŞTINĂ „DIMITRIE CANTEMIR”
FACULTATEA DE GEOGRAFIA TURISMULUI
SIBIU

Conf. univ. dr. RADU SĂGEATĂ

# GEOGRAFIE URBANĂ

EDITURA UNIVERSITĂŢII „LUCIAN BLAGA”
SIBIU, 2010

*Referenţi ştiinţifici:*

- Prof. univ. dr. Ioan Ianoş, Universitatea din Bucureşti
- Prof. univ. dr. Cristian Tălângă, Universitatea din Bucureşti

ISBN 978-606-12-0009-2

# C U P R I N S

*Prefaţă*……. 7
*Capitolul I*. Geografia urbană. Istoric, definiţie, obiect de studiu…… 9
1. Scurt istoric……... 9
2. Geografia urbană în România……... 10
3. Definiţia şi obiectul de studiu al geografiei urbane…….. 13
*Capitolul II*. Oraşul. Definiţie, caracteristici, tipologie……... 15
1. Definiţia oraşului…….. 15
2. Criterii de acordare a statutului de oraş…… 17
3. Clasificarea oraşelor……. 19
4. Municipiile…… 20
*Capitolul III*. Evoluţia urbanizării pe Terra şi în România. Generaţii de oraşe…….. 22
1. Oraşele antice…… 22
2. Oraşele antice din România…….. 25
2.1. Oraşele-cetăţi de pe ţărmul Mării Negre……... 25
2.2. Sistemul de aşezări umane thraco-getic…… 25
2.3. Sistemul de aşezări umane al Daciei Romane…….. 28
3. Oraşele medievale……. 30
4. Oraşele medievale în România……. 32
- *Drumul unui oraş de la medievalism la perioada contemporană: Sibiu*…….. 34
5. Oraşele din perioada modernă…….. 36
6. Oraşele din perioada contemporană…….. 39
*Capitolul IV*. Rolul factorului politic în dezvoltarea urbană. Relaţia decizii politico-administrative – industrializare – urbanizare…….. 43
1. Contextul social-politic al urbanizării socialiste……... 43
2. Industria şi urbanizarea socialistă……. 44
3. Particularităţile urbanizării socialiste…… 46
4. Urbanizarea de tip socialist în România……... 48
5. Un model de dezvoltare urbană prin industrializare: oraşele siderurgice……. 55
- *Combinatul siderurgic şi evoluţia municipiului Galaţi*…….. 57
6. Fizionomia urbană, ca reflex al deciziilor politico-administrative. Studiu de caz: Bucureşti…… 60

- *Apariţia şi dezvoltarea Bucureştilor în Evul Mediu*..... 62
- *Bucureştii în perioada interbelică. Influenţa modelelor culturale francez şi american*..... 64
- *Influenţa modelului cultural sovietic şi reflectarea acestuia în fizionomia urbană*..... 65
- *Modelul arhitectural nord-coreean*..... 66
- *Prăbuşirea barierelor ideologice. Generalizarea fluxurilor globalizante şi segregarea etnico-socială a spaţiului urban*..... 67
*Capitolul V*. Funcţiile urbane. Principalele funcţii urbane..... 70
1. Ce este funcţia urbană ? Factori care determină funcţia urbană. Dublul caracter al funcţiei urbane: funcţii externe şi funcţii interne..... 70
2. Determinarea funcţiilor urbane..... 72
- *Reprezentarea grafică a funcţiilor urbane. Diagrama funcţională (nomo-grama)*..... 72
3. Funcţia rezidenţială..... 73
4. Funcţia militară..... 74
5. Funcţia comercială şi de transporturi..... 74
- *Porturile din bazinul Mării Negre. Studiu de caz: Constanţa*..... 77
6. Funcţia industrială. Profiluri de oraşe industriale..... 80
- *Evoluţia unui vechi centru industrial: Oţelu Roşu*..... 82
- *Impactul unei investiţii industriale noi asupra unui vechi centru industrial: Târgovişte*..... 83
7. Funcţia politico-administrativă..... 85
- *Raţiuni de localizare a capitalei în Ţările Române*..... 88
- *Un nou model de capitală: Brasilia*..... 90
8. Funcţia cultural-ştiinţifică..... 91
- *Centre de pelerinaj: Mecca şi Medina*..... 93
*Capitolul VI*. Funcţia turistică. Profiluri de oraşe turistice..... 95
1. Consideraţii generale..... 95
2. Impactul funcţiei turistice asupra dinamicii urbane. Studii de caz..... 97
- *Studiu de caz 1: Vichy*..... 98
- *Studiu de caz 2: Kárlovy Váry*..... 100
- *Studiu de caz 3: Băile Herculane*..... 109
3. Evoluţia funcţională şi cumulările de funcţii..... 118
- *Turismul industrial, ca alternativă de reconversie funcţională a unor centre industriale destructurate*..... 120
*Capitolul VII*. Structura internă a intravilanului. Zonele funcţionale urbane..... 122
1. Consideraţii generale. Elementele componente ale oraşului..... 122
1.1. Teritoriul administrativ urban..... 122
1.2. Perimetrul construibil. Zonele funcţionale urbane..... 125
2. Zona rezidenţială..... 126
3. Zona industrială..... 127

- *Raporturi de localizare între zonele rezidenţiale şi zonele industriale*……. 129
4. Zona comercial-meşteşugărească…….. 132
- *Schimbări în zonarea funcţională urbană ca urmare a dezvoltării serviciilor comerciale. Studiu de caz: Bucureşti*…… 134
5. Zona spaţiilor verzi şi de agrement……... 142
- *Bucureşti. Reţeaua de spaţii verzi*…….. 145
6. Alte zone funcţionale urbane…… 147
6.1. Zona politico-administrativă……. 147
6.2. Zona universitară……... 148
6.3. Zona sanitară……. 149
6.4. Zonele de transporturi……... 149
- *Bucureşti. Reţeaua de transporturi şi conexiunile acesteia cu celelalte zone funcţionale urbane*…… 152
*Capitolul VIII*. Situl şi morfologia urbană…….. 154
1. Consideraţii generale. Situl urban. Favorabilităţi şi restricţii naturale în localizarea sitului urban…… 154
- *Riscul seismic şi impactul său asupra populaţiei în Bucureşti*…….. 157
- *Riscul la inundaţii în oraşele din România*…… 159
2. Tipologia siturilor urbane……. 161
- *Oportunităţi geostrategice ale sitului urban. Studiu de caz: Istanbul*……... 164
3. Modele teoretice de organizare a spaţiului urban……. 165
4. Morfologia urbană. Tipuri morfostructurale de oraşe……... 167
4.1. Oraşul de tip radiar-concentric…….. 167
4.2. Oraşul de tip rectangular……... 169
4.3. Oraşul de tip polinuclear (policelular)…….. 170
4.4. Oraşul linear (oraşul „stradă”)……. 171
4.5. Oraşul de tip „câmpulung”…… 172
4.6. Oraşul dezordonat (haotic)…… 173
5. Extinderea teritorială a oraşelor. Urbanizarea, suburbanizarea, rur-urbanizarea…… 174
6. Forme teritoriale de concentrare urbană……... 176
- *Studiu de caz: Megalopolisul BosWash*…….. 181
*Capitolul IX*. Oraşul şi zona de influenţă urbană…… 183
1. Zonele de influenţă urbană. Tipuri de zone de influenţă urbană…….. 183
1.1. Definiţii. Tipuri de zone de influenţă urbană…..……... 183
1.2. Zonele de influenţă urbană a centrelor administrative…….. 184
1.3. Zonele de aprovizionare urbană…… 186
2. Zonele periurbane (preorăşeneşti, preurbane)…….. 187
3. Zonele metropolitane…… 188
3.1. Conceptul de zonă metropolitană……. 188
3.2. Zonele metropolitane din România……... 191
- *Zona metropolitană Bucureşti*……..……. 196

*Capitolul X*. Sistemele urbane. Tipuri de sisteme urbane. Sistemul urban românesc…. 198
1. Cadrul conceptual……. 198
1.1. Definirea sistemelor urbane…….. 198
1.2. Tipuri de relaţii între oraşe…… 199
1.3. Proprietăţile sistemelor urbane…….. 200
2. Morfologia sistemelor urbane. Tipuri morfologice de sisteme urbane……. 201
3. Sistemul urban românesc şi subsistemele regionale……. 204
3.1. Urbanizarea în România. Subsistemele urbane regionale……. 204
3.2. Repartiţia oraşelor pe mari unităţi geografice. Factori şi criterii de localizare…….. 210
3.3. Funcţionalitatea sistemului urban românesc. Centre de convergenţă şi relaţii inter-urbane……... 219
*Capitolul XI.* Globalizarea şi sistemele urbane……... 223
1. Globalizare culturală şi cultură globală. Oraşul cosmopolit……. 223
2. Globalizarea politică şi sistemele urbane……. 225
3. Coordonatele economice ale relaţiei dintre sistemele urbane şi globalizare… 227
4. Reciprocitatea în plan cultural a relaţiei sisteme urbane – globalizare……. 230
5. Limitele procesului de globalizare asupra sistemelor urbane……... 235
*Capitolul XII*. Oraşul ca spaţiu perceput. Imaginea urbană…… 238
1. Relaţiile interumane în mediul urban. Mediul social urban…….. 238
2. Locuirea urbană…… 241
3. Calitatea vieţii urbane……... 243
4. Imaginea urbană…… 245
*Bibliografie*…….. 248
*Anexă*. Oraşele din România……... 253

# PREFAŢĂ

Profundele mutaţii economico-sociale care au survenit după 1989 au deschis noi perspective de abordare a relaţiilor om-mediu în general şi a impactului pe care locuirea urbană îl are asupra componentelor mediului natural, în particular. Înscriindu-se în acest cadru de abordare, studiul de faţă, structurat în 12 capitole, propune o analiză complexă şi detaliată a oraşului şi sistemului urban, de la local la global, în contextul fenomenelor complexe antrenate de prăbuşirea barierelor ideologice şi accentuarea conexiunilor globalizante, cu particularizări la nivelul României.

Pe de altă parte, lucrarea are şi o pronunţată componentă teoretică, aceste evoluţii fiind analizate în contextul importantelor progrese înregistrate în domeniul gândirii teoretico-metodologice, evidenţiindu-se astfel valenţele practice ale geografiei în optimizarea proceselor de dinamică teritorială. Din acest punct de vedere, primele două capitole au ca obiect *precizarea cadrului conceptual*: definirea noţiunii şi a obiectului de studiu al geografiei urbane; definirea oraşului ca sistem, dar şi component al sistemului urban. După o necesară *incursiune istorică*, privind evoluţia urbanizării pe Terra şi în România, cu evidenţierea siturilor arheologice şi a importanţei patrimoniului arhitectural istoric pentru turismul urban, sunt evidenţiate consecinţele *factorilor politici* în dezvoltarea urbană, care au marcat profund în a doua jumătate a secolului trecut societăţile din statele situate la est de fosta Cortină de Fier. *Fizionomia urbană* apare astfel ca un produs conjugat al evoluţiei spontane a aşezării, dar şi a factorilor voluntarişti care au reglat, în sens pozitiv sau negativ, cu diferite intensităţi de-a lungul timpului, această evoluţie.

După evidenţierea conexiunilor din interiorul „metabolismului" urban, autorul extinde gradual scara analizei la nivel mezo- şi macro-spaţial. Studierea funcţiilor urbane se înscrie astfel logic în continuarea demersului ştiinţific al lucrării. Este definit şi explicat conceptul de *funcţie urbană*, cu evidenţierea principalelor funcţii urbane, un capitol distinct fiind alocat *funcţiei turistice*. În sens invers, funcţia urbană are ca efect *zonarea funcţională urbană* şi implicit modul de amenajare al spaţiului urban, aspecte larg detaliate în următoarele două capitole ale cărţii.

Înscriindu-se în cadrul general al aceluiaşi demers de evidenţiere a conexiunilor dintre natural şi voluntarist în evoluţia urbană, următoarea secţiune a lucrării este consacrată *sitului urban*, ca produs al factorului natural cu impact determinant în stabilierea funcţionalităţii urbane şi, odată cu aceasta, a rolului oraşului în teritoriu. Iată de ce, în continuare oraşul este privit în relaţiile sale cu *zona de influenţă urbană*, relaţii ce conturează zone polarizate, de tip periurban şi metropolitan.

La macroscară, oraşul apare ca element component al *sistemului urban*, cu un profund rol structurant la nivel spaţial. De aceea, sistemele urbane, caracteristicile şi tipologia acestora fac obiectul de studiu al următorului capitol al lucrării, cu particularizare la nivelul sistemului urban românesc, evidenţiindu-se funcţionalitatea şi particularităţile regionale şi locale ale acestuia.

În România, oraşele - cu toată evoluţia lor numerică şi funcţională - au înregistrat unele polarizări demografice teritoriale, redistribuiri, migraţii externe. Determinarea polilor de dezvoltare naţională (Braşov, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Iaşi, Ploieşti şi Timişoara) şi a celor de dezvoltare urbană (Sibiu, Târgu Mureş, Oradea, Baia Mare etc. - în total 13 oraşe), pe baza unor criterii stricte vizând potenţialul economic, capacitatea de cercetare-dezvoltare şi inovare, accesibilitatea rutieră, feroviară şi aeriană, infrastructura de afaceri ş.a. au impulsionat evoluţia economică a oraşelor mici şi mijlocii.

Continuând logica demersului ştiinţific ierarhic în raport de scara spaţială, următoarea secţiune a cărţii propune studiul sistemelor urbane în contextul globalizării, analizându-se impactul diferenţiat al diferitelor componente ale acesteia (globalizare culturală, economică, politică) asupra oraşului şi a vieţii urbane în general. Aceasta are ca finalitate o *imagine*, o *percepţie* a oraşului de către proprii săi locuitori şi de către cei care vin în contact cu acesta; de aceea, în ultimul capitol sensul de analiză este inversat, oraşul fiind privit de jos în sus, prin ochii locuitorului urban. Mediul social urban, relaţiile sociale ce concură la structurarea acestuia, calitatea vieţii urbane şi elementele ce concură la determinarea acesteia constituie tot atâtea subiecte de analiză.

În concluzie, putem afirma că originalitatea, caracterul extrem de cuprinzător şi modul foarte judicios de organizare a materialului fac din această lucrare un important reper în literatura geografică de profil, ce îmbină caracteristica de modernitate a unui studiu de sinteză cu analize monografice pe eşantioane luate ca studii de caz, fiind utilă deopotrivă studenţilor în geografie şi geografia turismului în particular cât şi specialiştilor şi publicului larg, în general.

*Prof. univ. dr. Ion Velcea*

Sibiu, 27.02.2010

Capitolul I

# GEOGRAFIA URBANĂ. ISTORIC, DEFINIŢIE, OBIECT DE STUDIU

## 1. Scurt istoric

Preocupările legate de studiul oraşelor sunt legate de însăşi apariţia oraşelor, acestea fiind foarte vechi, datând încă din antichitate (Hippocrate, Strabon, Platon, Ptolemeu, Thucydides etc.).

Geografia urbană, ca disciplină ştiinţifică, a apărut însă mult mai târziu, spre sfârşitul secolul al XVIII-lea, prin lucrările lui Alexander von Humboldt (1769-1859) şi Karl Ritter (1779-1859) care fac primele aprecieri sistematice despre locul omului şi al activităţilor umane în cadrul geografiei. Friedrich Ratzel (1844-1904), prin lucrarea sa „Antropogeographie" este considerat deopotrivă fondator al geografiei politice dar şi al *antropogeografiei germane* care a evoluat prin contribuţiile succesorilor săi Rudolf Kjellen (1864-1922) şi Karl Haushofer (1869-1946) în strânsă interdependenţă cu geopolitica. *Teoria spaţiului vital*, elaborată de Ratzel şi dezvoltată ulterior de Kjellen şi Haushofer consideră dezvoltarea societăţilor umane ca fiind un produs al factorilor de mediu (determinism geografic), definind noţiunea de *oicumenă* ca fiind partea locuibilă a planetei în interiorul căreia fiecare popor ar dispune „de un teritoriu care este în raport cu tipul său de civilizaţie şi care rezultă din expansiunea sa" ce formează statul, iar deciziile politico-militare ar trebui să fie cele care să optimizeze întinderea acestui teritoriu în raport de cerinţele spaţiale ale fiecărui popor (spaţiul vital). Totodată, Ratzel dezvoltă această teorie şi la nivel microteritorial prin studiul său referitor la poziţia geografică a marilor oraşe [1], dezvoltând un cadru metodologic unitar prin care evidenţiază influenţa factorilor naturali şi a poziţiei geografice asupra specializării şi morfostructurii oraşelor.

La acestea se adaugă importantele contribuţii aduse de geograful Walter Christaller (1893-1969) în domeniul centralităţii şi ierarhizării oraşelor, formulând teoria locului central, potrivit căreia oraşele deţin o poziţie centrală, spre care gravitează teritoriul limitrof[2].

[1] *Die Geographische Lage der Grossen Städte*, Dresden, 1903.
[2] *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, Gustav Fischer, Jena, 1933.

În paralel, *şcoala geografică franceză* dezvoltă concepţia *posibilismului* (natura permite, omul dispune), curent preluat şi dezvoltat de către celelalte şcoli vest-europene şi din S.U.A. Piatra de temelie este considerată lucrarea geografului Paul Vidal de la Blache (1845-1918), „Principes de géographie humaine", publicată postum în 1922 de către Emmanuel de Martonne, în care evidenţiază raportul indisolubil dintre om, teritoriu şi istoria locurilor, concluzionând că diversitatea tipurilor de peisaje este un rezultat istoric al interacţiunii dintre om şi teritoriu, concretizat prin *modul de viaţă* („genre de vie"), în care omul are un rol din ce în ce mai mare pe parcursul timpului, asupra modelării peisajelor. Preocupările sale sunt continuate de către Albert Demangeon (1872-1940) care acordă un loc important în cercetările sale gradului de concentrare şi dispersie a populaţiei ca produs al factorilor de mediu; Emmanuel de Martonne (1873-1955), care se opreşte asupra fizionomiei şi morfostructurii aşezărilor umane; Maximilien Sorre (1880-1962), care dezvoltă o teorie despre echilibru socio-ecologic, printr-un echilibru dintre presiunea umană asupra sistemelor ecologice; Jean Brunhes (1869-1930), care se orientează către geografia culturală, ca produs al diversităţii etnografice; Camille Vallaux (1870-1945) şi Pierre George (1909-2006) care pun bazele geografiei sociale. Pe lângă concepţia franceză clasică, care abordează problematica urbană dintr-un context mai larg, prin lucrări regionale cu caracter complex, apar, mai ales după 1950 şi lucrări consacrate exclusiv fenomenului urban[3], între care se detaşează ca amploare şi importanţă *Tratatul de geografie urbană*[4] elaborat de Jacqueline Beujeu-Garnier (1917-1995) şi Georges Chabot (1890-1975), în contextul în care geografia urbană a căpătat un dinamism accentuat, axându-se pe fenomenele complexe ale urbanizării.

În cadrul *şcolii geografice anglo-americane*, preocupările de geografie urbană impuse de dezvoltarea fără precedent a fenomenului urban de la începutul secolului XX s-au concentrat pe clasificarea funcţională a oraşelor (Chauncy D. Harris), organizarea internă a spaţiului urban (E.W. Burgess, Homer Hoyt, E.D. Ullman etc.) sau fenomenele complexe de metropolizare şi dezvoltare urbană periferică (P. Geddes, C.A. Fawcett, Richard Hartshorne, Jean Gottman etc).

*Şcoala geografică ruso-sovietică*, sub influenţa căreia a evoluat, mai ales în deceniile cinci şi şase ale secolului trecut şi geografia românească, a pus în centrul atenţei preocupărilor de geografie urbană impactul industrializării în dezvoltarea şi diversificarea funcţională a oraşelor (N.N. Baranski, O.A. Konstantinov, V.V. Pokşişevski, V.G. Davidovici etc.). Evident, această direcţie de cercetare a răspuns necesităţilor politice ale vremii, dezvoltarea industrială şi urbanizarea fiind privite ca principale căi ale dezvoltării economico-sociale.

---

[3] Printre acestea: *La Ville, Le fait urbain*, Paris, 1952 şi *Précis de géographie urbaine*, Paris, 1961 (autor Pierre George), *La géographie des villes*, Paris, (ed. a II-a, 1959, autor Pierre Ladevan), Vocabulaire de géographie urbaine, Paris, 1971 (autor George Chabot) etc.

[4] Beaujeu-Garnier, Jacqueline, Chabot, George (1963), *Traité de géographie urbaine*, Armand Colin, Paris [în româneşte, ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1971].

## 2. Geografia urbană în România

Informaţii şi descrieri cu privire la oraşele de actualul teritoriu al României sunt cuprinse în numeroase relatări şi note de călătorie ale unor cărturari şi călători români şi străini încă din Evul Mediu. Dintre aceştia, merită amintite numele lui Ioan Honterus[5], Ioan Hortilius, Giovanni Antonio Magini, Laurenţiu Toppeltin (pentru Transilvania), Iacob Bongars (Transilvania şi Ţara Românească), Georgius de Reichersdorfer (Transilvania şi Moldova), Ştefan Lakatos (pentru zonele locuite de secui din estul Transilvaniei), Dimitrie Cantemir (pentru Moldova)[6], Constantin Cantacuzino[7] şi Anton Maria del Chiaro (pentru Ţara Românească), Friederic Schwantz (pentru Oltenia), Friedrich Wilhelm von Bauer (hartă a Principatelor Române, 1768), Franciscus Griselini[8] (pentru Banat), iar Amfilohie Hotiniul este cel care pune în circulaţie primul manual de geografie din Ţările Române (1770 în manuscris, 1795 tipărit).

Secolul XIX a fost marcat de influenţa şcolilor geografice europene, în primul rând cea franceză şi germană, context în care geografia era indisolubil legată de istorie. Contribuţiile lui Alexandru Odobescu[9] şi Alexandru Urechia[10] sunt reprezentative pentru această perioadă. Un reper important pentru dezvoltarea geografiei româneşti îl reprezintă înfiinţarea în 1875 a Societăţii Regale Române de Geografie, care a avut în program diseminarea ştiinţelor geografice, studii pentru cunoşterea ţării şi a ţărilor vecine, elaborarea de publicaţii geografice (Cucu, 1981, p. 27). Sub egida sa a fost editat, între 1879 şi 1942, *Buletinul Societăţii Regale Române de Geografie (BSRRG)*, primul periodic geografic românesc care cuprindea, printre altele, numeroase studii ştiinţifice dedicate fenomenului urban din România.

Înfiinţarea catedrelor universitare de geografie (1900 la Bucureşti, condusă de Simion Mehedinţi; 1904 la Iaşi, condusă de Ştefan Popescu şi 1919 la Cluj, condusă de George Vâlsan), deschidea o nouă perspectivă de dezvoltare geografiei româneşti în general şi geografiei umane şi urbane în particular. Sub influenţa şcolilor franceză[11] şi germană a cărei discipol a fost, Simion Mehedinţi este cel care contribuie decisiv la clarificarea problemelor teoretice cu privire la obiectul, metodele şi mijloacele de

---

[5] Harta *Chorographia Transilvaniae*, Basel, 1532.

[6] În lucrarea *Descriptio antiquus et hodierni status Moldaviae* (1716), ce cuprinde o descriere amănunţită a tuturor elementelor cadrului natural şi antropic al Moldovei, cu informaţii preţioase despre aşezările urbane (târguri). Este considerată prima lucrare ştiinţifică cu caracter geografic despre ţara noastră.

[7] Autor a unei hărţi despre Ţara Românească tipărită la Padova în 1715.

[8] *Geografia Banatului*, însoţită de o *Tabula Banatus Temesensis*, Viena, 1776.

[9] *Notice sur la Roumanie principalement au point de vue de l'économie rurale, industrielle et comerciale, avec une carte de la Principauté de Roumanie*, Paris, 1867.

[10] *Patria română,* 1868.

[11] Un important rol în acest sens l-a avut geograful Emmanuel de Martonne (1873-1955) care a contribuit esenţial la trasarea graniţelor României Mari la Conferinţa de Pace de la Paris (1919) şi a elaborat o serie de studii geografice consecrate României şi în particular Munţilor Făgăraş, pe care i-a denumit „Alpii Transilvaniei".

cercetare ale geografiei ca ştiinţă, considerând omul ca fiind „unul dintre agenţii cei mai activi în modificarea raportului sferelor şi unul dintre factorii geografici de căpetenie”[12]. Este momentul în care preocupările de geografie umană încep să se diversifice, iar geografia socială[13], apoi cea urbană să se individualizeze ca ramuri distincte în cadrul geografiei umane. Este meritul lui Vintilă Mihăilescu de a fi elaborat primele studii riguroase în acest domeniu[14], urmat de Nicolae Alexandru Rădulescu care pune bazele studierii relaţiilor dintre oraş şi zona sa de influenţă prin intermediul relaţiilor de aprovizionare - desfacere[15].

După al Doilea Război Mondial, consecinţă a schimbărilor politice ce au afectat întregul spaţiu de la est de fosta Cortină de Fier, preocupările de geografie urbană s-au circumscris unor lucrări preponderent cu caracter monografic despre oraşe care au cunoscut o puternică dezvoltare industrială, coordonată politic (Braşov, Ploieşti, Iaşi, Bacău, Suceava, Oradea, Cluj-Napoca, Craiova etc) dar şi despre oraşe din categoria celor mijlocii şi mici, înscrise pe aceeaşi traiectorie de dezvoltare (Paşcani, Rădăuţi, Vatra Dornei etc.). Caracteristic pentru acestă perioadă şi pentru acest mod de abordare a problematicii urbane din România rămâne volumul II (partea a II-a, regională) a Monografiei geografice a R.P. Române.

Cu timpul, preocupările se diversifică atât în plan teoretic şi metodologic, cât şi din perspectiva subiectelor abordate. Raportul oraşului cu mediul înconjurător, urbanizarea periferică ca reflex al industrializării [16] şi crearea grupărilor urban-industriale[17] sunt subiecte din ce în ce mai des abordate. Cea mai reprezentativă lucrare pentru această perioadă a fost elaborată în 1970 de către profesorul Vasile Cucu de la Universitatea din Bucureşti[18], aceasta constituindu-se într-o veritabilă monografie a urbanului românesc din acea perioadă, care se distinge printr-o atenţie deosebită acordată problematicii oraş – mediu, exprimată prin funcţia urbană şi care a constituit un important punct de reper pentru lucrările fundamentale ce au urmat (Atlasul României, tratatul de Geografia României etc).

Următorul pas în dezvotarea metodologiei privind cercetarea fenomenului urban în România îl constituie introducerea metodelor cantitative, în deceniul al optulea al secolului trecut. În acest sens, profesorul Ioan Ianoş de la Universitatea din Bucureşti

---

[12] *Cursul de Antropogeografie,* 1909-1910, citat din Cucu, 1981, p. 27.

[13] Nestor V.A. Urechea, *Pentru un concept de geografie socială în România*, în BSRRG, 1902.

[14] Vintilă Mihăilescu, *Oraşul Călăraşi*, în BSRRG, 1921; *Câteva observaţii asupra geografiei oraşelor*, în BSRRG, 1928; *Oraşul ca fenomen antropogeografic*, în Cercetări şi studii geografice, seria II, vol. I (1937-1938), 1941.

[15] N. Al. Rădulescu, *Zonele de aprovizionare apropiată a câtorva oraşe din sudul României*, în Revista Geografică, anul I, 1944.

[16] Iordan, I. (1973), *Zona periurbană a Bucureştilor*, Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti.

[17] Gruescu, I.S. (1972), *Gruparea industrială Hunedoara-Valea Jiului. Studiu de geografie economică*, Edit. Academiei R.S.R.; Oancea, D.I. (1973), *Gruparea urbană Galaţi-Brăila. Studiu de geografie regională*, Edit. Academiei R.S.R.; Ungureanu, Al. (1980), *Oraşele din Moldova. Studiu de geografie economică*, Edit. Academiei R.S.R. etc.

[18] Cucu, V. (1970), *Oraşele României*, Edit. Ştiinţifică, Bucureşti.

este considerat fondatorul şcolii româneşti moderne de geografie urbană prin lucrarea *Oraşele şi organizarea spaţiului geografic*[19], lucrare ce se înscrie pe aceeaşi linie a abordării interacţiunilor complexe dintre oraş şi mediul înconjurător, dar care se detaşează ca importanţă printr-o abordare sistemică a acestor interacţiuni şi prin individualizarea, pe baza polarizării şi ierarhizării, a 10 sisteme urbane regionale ce stau la baza configurării structurilor funcţionale macrospaţiale ale teritoriului românesc. Au urmat după 1990 alte lucrări care au dezvoltat şi extins acest cadru metodologic[20], conducând la individualizarea unor unor noi direcţii de cercetare, mai întâi în cadrul Institutului de Geografie al Academiei Române, ulterior în Universitatea din Bucureşti prin Centrul de Cercetări Avansate asupra Dinamicii Teritoriale (CICADIT). Acestea au vizat într-o primă etapă particularizările funcţionale ale relaţiilor dintre sistemele urbane şi mediu prin industrie (Claudia Popescu, 2000; Bianca Dumitrescu, 2008); transporturi (Cristian Tălângă, 2000), activităţi comerciale (Lucian Dobraca, 2000), investiţii străine directe (Liliana Guran, 2002) şi decizii politico-administrative (Radu Săgeată, 2004, 2006), ulterior cuprinzând un spectru mult mai larg, cu referire la calitatea vieţii urbane (Mirela Nae, 2006; Elena Matei, 2007), forţa de muncă (Irena Mocanu, 2008), metropolizare (Loreta Cepoiu, 2009), impactul fluxurilor globalizante (Radu Săgeată, 2009) etc.

Organizarea în 1998 în România a conferinţei internaţionale *Integrated urban systems and sustainability of urban life* sub egida Uniunii Internaţionale de Geografie, prima manifestare geografică de amploare din România după 1990 a constituit un moment de reper pentru integrarea în circuitul mondial a şcolii româneşti de geografie urbană.

Abordarea dinamicii teritoriale prin studii complexe privind impactul oraşelor asupra spaţiilor limitrofe a devenit una dintre problematicile centrale ale geografiei populaţiei şi aşezărilor umane, fiind prezentă în preocupările geografilor din toate centrele universitare. La Iaşi s-a înfiinţat încă din 2001, Centrul Universitar de Geografie Umană şi Amenajarea Teritoriului (CUGUAT) ai cărui principali promotori sunt profesorii Alexandru Ungureanu, Ionel Muntele şi Octavian Groza; la Cluj-Napoca acestea s-au cristalizat în jurul profesorilor Vasile Surd şi Pompei Cocean şi a Revistei Române de Studii Regionale; la Sibiu au fost iniţiate de către profesorii Valeria şi Ion Velcea, ctitorii şcolii geografice sibiene; la Oradea şi Timişoara acestea sunt orientate îndeosebi către problematicile ce derivă din cooperearea transfrontalieră, purtând pecetea profesorilor Alexandru Ilieş, respectiv Vasile Popa şi Martin Olaru etc.

---

[19] Ianoş, I. (1987), *Oraşele şi organizarea spaţiului geografic. Studiu de geografie economică asupra teritoriului României*, Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti.

[20] Ianoş, I., Tălângă, C. (1992), *Oraşul şi sistemul urban românesc în condiţiile economiei de piaţă*, Institutul de Geografie, Bucureşti; Ianoş, I. (2000), *Sisteme teritoriale. O abordare geografică*; Ianoş I., Humeau, J.B. (2000), *Teoria sistemelor de aşezări umane*; Ianoş, I. (2004), *Dinamică urbană. Aplicaţii la oraşul şi sistemul urban românesc* şi Ianoş, I., Heller, W. (2006), *Spaţiu, economie şi sisteme de aşezări* (toate la Edit. Tehnică, Bucureşti).

## 3. Definiţia şi obiectul de studiu al geografiei urbane

Geografia urbană este o ramură a geografiei aşezărilor umane care urmăreşte explicarea condiţiilor de formare (geneză) şi evoluţie a oraşelor şi urbanizării în diferite medii geografice. Aspectele spaţiale ale dinamicii urbane sunt abordate din două puncte de vedere: *intraurban* şi *interurban*.

La nivel **intraurban**, oraşul este studiat din perspectiva relaţiilor complexe dintre acesta şi locul (*situl*) în care a apărut şi s-a dezvoltat, care i-a determinat morfostructura şi raporturile cu zonele limitrofe (funcţiile urbane), precum şi din perspectiva elementelor sale componente (zone funcţionale), a dinamicii şi interacţiunilor complexe ce se stabilesc între acestea. Sunt vizate aspecte cu privire la morfologie, utilizare a terenurilor, fluxuri de populaţie şi interacţiuni spaţiale dintre componentele sistemului oraş.

Din punct vedere **interurban**, oraşele şi relaţiile dintre acestea sunt privite ca un fenomen distinct la nivelul sistemului general de aşezări umane, alcătuind *sistemul urban*. Conceptele sau generalizările ulterioare se fundamentează pe factori precum distribuţia arealelor urbane, dimensiunea, funcţionalitatea şi rata de creştere (Erdeli et al., 1999, p. 142).

Obiectul de studiu al geografiei urbane este **oraşul**, privit atât din perspectiva structurii şi dinamicii sale interne (*sistemul oraş*), cât şi din perspectiva relaţiilor complexe ale acestuia cu celelalte oraşe (*sistemul urban*) sau aşezări rurale (*urbanizare*, *periurbanizare*, *rururbanizare*, *metropolizare* etc).

Capitolul II

# ORAŞUL.
# DEFINIŢIE, CARACTERISTICI, TIPOLOGIE

## 1. Definiţia oraşului

Pe parcursul timpului au fost emise o multitudine de definiţii şi puncte de vedere cu privire la semnificaţia şi sensurile termenului de *oraş*, acestea punând accent pe diferite aspecte şi evidenţiind însăşi etapele de dezvoltare ale geografiei aşezărilor umane şi ale locului şi rolului ocupat de oraşe în cadrul acesteia. Iată câteva dintre acestea:

- *Friedrich Ratzel* în lucarea sa „Antropogeographie" fixează cadrul teoretico-metodologic al analizei oraşului, stabilind particularităţile acestuia: „oraşului îi sunt proprii: o anumită activitate profesională (funcţia, n.n.), o concentrare a locuinţelor, un număr minim de locuitori ". În acelaşi timp, el pune accent pe rolul transporturilor în dezvoltarea oraşelor, considerând că „oraşul este o aglomerare durabilă de oameni şi locuinţe, care ocupă o suprafaţă apreciabilă şi este situată la intersecţia marilor căi de comunicaţie" ;
- *Ferdinand von Richtofen*: oraşul reprezintă o grupare [de oameni] ale cărei mijloace de existenţă normale nu sunt consacrate agriculturii ci, în primul rând, comerţului şi industriei;
- *Jean Brunhes* şi *Pierre Defontaines*: consideră că oraşul există ori de câte ori majoritatea locuitorilor îşi utilizează cea mai mare parte a timpului în *interiorul aglomeraţiei*;
- *Paul Vidal de la Blache*, *H. Bobek*, *P. Arrosseau*: pun accentul pe specificul genului de viaţă urban, fundamental diferit de cel rural, deoarece are la bază o gamă mai largă de activităţi;
- *Arnold Toynbee*: oraşul este aşezarea omenească în care locuitorii nu pot produce în cadrul limitelor sale tot ceea ce au nevoie pentru a trăi;
- *Pierre George*: pune accentul pe gradul de concentrare al activităţilor, considerând că „oraşul este o aglomeraţie umană cu activităţi concentrate";
- *W. Christaller*, *H. Wagner*: pun accentul pe comerţ, administraţie şi micile meşteşuguri şi nu conferă industriei decât un rol secundar în dezvoltarea oraşelor ;

- *H. Wagner*: pune accentul pe activităţile comerciale şi consideră oraşele ca fiind „puncte de concentrare ale comerţului uman” ;
- *R. Dickinson*, *Vintilă Mihăilescu* şi *P. George* subliniază un alt aspect al funcţionalităţii, arătând că în cazul oraşelor, rolul principal al funcţiilor este cel de servire a populaţiei din mediul rural;
- *H.W. Altman*, *W.W. Olsson*: porneşte de la specificul ocupaţional al locuitorilor şi consideră că oraşul reprezintă o aglomeraţie caracterizată printr-o *diferenţiere internă*, el încetând a mai exista atunci când locuitorii au aceeaşi ocupaţie ;
- *J. Beaujeu-Garnier*, *G. Chabot*: defineşte urbanul în antiteză cu ruralul, eliminând din cadrul urbanului activităţile agricole, cât şi pe cele non-agricole specifice ruralului;
- *Vasile Cucu*: elaborează o definiţie mult mai complexă, pe baza a şase seturi de criterii, considerate ca fiind prioritare în definirea oraşului şi anume: poziţia geografică, dimensiunile demografice (indicând un prag minim în cazul României de 5 000 locuitori), structura profesională a populaţiei, structura urbanistică, gradul de servicii, potenţialul şi funcţiile economice. Acestea stau la baza definirii oraşului şi la nivel legislativ, prin Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional (Legea 351/2001), Secţiunea a IV-a: Reţeaua de localităţi;
- *Ioan Ianoş*: pune la baza definiţiei oraşului *caracterul sistemic* al acestuia, considerând oraşul ca fiind un „sistem dinamic şi informaţional deschis, care presupune existenţa unor fluxuri de intrare şi de ieşire cu structuri specifice, unor transformări interne (autoreglare) şi a unor relaţii de tip feed-back cu caracter reglator.

Din toate aceste considerente, rezultă că oraşul reprezintă o concentrare umană cu:
- o populaţie minimă, ce variază de la o ţară la alta;
- o structură profesională a populaţiei în care predomină cea ocupată în ramurile neagricole;
- un mod de viaţă diferit de cel rural;
- un grad mare de compactitate derivat din specificul activităţilor urbane.

Oraşul constituie imaginea cea mai expresivă a societăţii, care concentrează bunurile cele mai de preţ create de om de-a lungul istoriei.

Reprezintă o formă de organizare, înzestrare şi utilizare a unui teritoriu în scopul concentrării, transformării şi redistribuirii produselor necesare întreţinerii, recreerii şi progresului unei populaţii de pe arii foarte variate ca dimensiuni şi se deosebeşte de sat atât prin fizionomie şi nivel de trai cât mai ales prin funcţiunile care le îndeplineşte.

Componentele sistemului „oraş” sunt:
- cadrul natural (caracteristicile solului, subsolului, condiţiile hidrologice, clima etc);
- cadrul construit (zona de locuit, dotări social-culturale, monumente etc);
- populaţia (numărul de locuitori, structura pe sexe şi grupe de vârstă, pe categorii de activităţi etc);
- forţa de muncă (resursele de muncă, gradul de valorificare al acestora, distribuirea, deplasările acestora);
- unităţile economice (unităţi de producţie şi depozitare, unităţi comerciale etc);

- dotările urbane (asigurarea cu unităţi de servicii de tip urban cu dotări corespunzătoare: gări, depouri, staţii de călători, de epurare a apei etc);
- locuinţele (fondul locativ existent, pe zone de amplasare şi grade de confort, disponibilul de terenuri pentru un ansamblu de locuit etc);
- echiparea tehnică (reţele edilitare de apă, canalizare, electricitate, gaze, termoficare, telefonie etc);
- circulaţia (organizarea circulaţiei şi a transporturilor rutiere, feroviare şi aeriene din zonă etc);
- spaţiile plantate (zona de odihnă şi de agrement, alte plantaţii, zone sportive etc).

Habitatul urban reprezintă teritoriul amenajat în care se desfăşoară activităţile vitale economice şi sociale ale populaţiei urbane. Acesta depăşeşte limitele perimetrului construibil al oraşelor, incluzând şi importante suprafeţe în care se desfăşoară activităţile de muncă, recreere sau circulaţie, situate în afara acestuia (Erdeli et al., 1999, p. 150).

În cadrul oraşului există o reglementare formal-instituţională a relaţiilor sociale, o importanţă scăzută a relaţiilor de rudenie, relaţii sociale şi de cunoaştere reciprocă reduse (anonimat urban), comportamente eterogene şi o cultură diversificată.

## 2. Criterii de acordare a statutului de oraş

Acordarea statutului de oraş se bazează în cele mai multe state pe mai multe criterii, dar fundamental rămâne *numărul de locuitori*. Densitatea mare a populaţiei, gradul mare de ruralizare şi favorabilităţile cadrului natural care facilitează sau nu dezvoltarea fenomenului urban, induc diferenţieri mari la nivelul plafonului demografic minim de investire cu statut urban, care variază între 200 locuitori în state precum Suedia şi Danemarca şi 12 000 locuitori în majoritatea statelor din fosta U.R.S.S. (Tabelul 1). În Peru sau Islanda se ia în considerare un prag minim de 100 locuinţe.

Tabelul 1. Plafonul demografic minim de acordare a statutului de oraş

| Număr de locuitori | S t a t u l |
|---|---|
| 12 000 | Majoritatea statelor din C.S.I. |
| 10 000 | Japonia, Spania, Italia, Ucraina, Serbia, Muntenegru, Elveţia, R. Moldova. |
| 5 000 | India, Pakistan, Turcia, Iran, Irak, Rep. Cehă, Austria, Slovacia. |
| 4 000 | Rep. Coreea. |
| 2 500 | S.U.A., Mexic. |
| 2 000 | Franţa, Grecia, Olanda, Luxemburg, Cuba, Argentina, Israel, R.D. Congo. |
| 1 500 | Columbia, Irlanda. |
| 1 000 | Canada, Venezuela, Australia, Scoţia. |
| 500 | Africa de Sud. |
| 200 | Suedia, Danemarca. |

Sursa: Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 35.

*Fizionomia* şi *funcţionalitatea* constituie de asemenea criterii importante în deciziile de transformare a aşezărilor rurale în oraşe, deoarece sunt zone în care aşezările

umane, în pofida plafonului demografic ridicat, au profunde trăsături rurale (în China, Indochina, Africa, Asia de Sud, centrul şi estul Anatoliei, Africa etc[21]) sau, la polul opus, există şi regiuni unde cele mai mici aglomerări umane au fizionomie urbană şi funcţionalităţi din categoria celor industriale, comerciale, administrative şi educaţionale, specific urbane (în S.U.A., Canada, Germania, Franţa, Australia etc). Din punct de vedere fizionomic, se aplică criteriul gradului de compactitate; potrivit acestuia, în oraşe distanţele între construcţii trebuie să fie sub 50 – 200 m. Pornind de la acest criteriu, Klöpper a propus şi un prag inferior al densităţii locuitorilor de 5 loc./ha pentru Franţa, de 10 loc./ha pentru Germania şi de 25 loc./ha pentru Marea Britanie (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 35).

*Funcţia politico-administrativă*, dată de existenţa instituţiilor care exercită rol de coordonare în teritoriu. În America Latină, de exemplu, toate reşedinţele administrative sunt considerate oraşe (Ianoş, Tălângă, 1994, p. 11).

În numeroase alte state, precum Marea Britanie, Bulgaria, Noua Zeelandă, Scoţia, Finlanda, Sri Lanka etc., statutul de oraş se acordă prin decizii politice. Din această categorie face parte şi România, unde oraşele sunt declarate ca atare prin legi individuale, în urma unor referendumuri locale, organizate în localităţile respective.

Cu toate acestea, legislaţia românească, prin Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional[22] prevede un set strict de criterii pe baza cărora o localitate rurală poate fi investită cu statut urban, criterii ce ar trebui să stea la baza selectării propunerilor pentru viitoarele noi oraşe. Acestea vizează:

- *plafonul demografic minimal* pentru transformarea unei aşezări rurale în oraş, care a fost stabilit la 5000 locuitori,
- *aria sa de polarizare*, care trebuie să se întindă pe o rază de circa 10-20 km şi să aibă cel puţin mărimea demografică a nucleului urban polarizator,
- *infrastructura de comunicaţii*, care trebuie să permită accesul direct pe un drum naţional sau judeţean la centrul urban de rang superior şi să asigure legături bune cu aşezările situate în zona sa de influenţă,
- existenţa de *capacităţi de producţie din sectorul secundar* (industrie prelucrătoare şi construcţii), *terţiar* (servicii sociale şi comerciale) şi *primar* (industrie extractivă, agricultură, pomicultură, silvicultură) în localitatea rurală ce aspiră la statut urban;
- *Ponderea populaţiei active*, din care cel puţin 75% trebuie să lucreze în activităţi neagricole,
- *Infrastructura tehnico-edilitară*, care trebuie să asigure următoarele categorii de dotări:
- *Administraţie publică*: primărie, judecătorie, parchet, tribunal, notariat, sedii pentru diferite asociaţii;
- *Educaţie*: învăţământ preşcolar, primar, gimnazial şi liceal;

[21] În România, astfel de zone se întâlnesc în Bărăgan, Câmpia Olteniei, Piemontul Getic, Podişul Mehedinţi, Câmpia Moldovei, Colinele Tutovei, centrul Dobrogei etc.
[22] Legea 351/2001, Secţiunea a IV-a: Reţeaua de localităţi.

- *Sănătate* şi *asistenţă socială*: spital general sau secţie-spital, maternitate, dispensar policlinic, staţie de salvare, creşă, farmacie, cămin de bătrâni. Viitorul oraş trebuie să dispună de cel puţin 7 paturi în spital la 1000 locuitori şi de 1,8 medici la 1000 locuitori;
- *Cultură*: trebuie să dispună de casă de cultură, cinematograf, bibliotecă publică, muzee, sală de expoziţie, club etc;
- *Comerţ*, *prestări de servicii*: magazine universale şi magazine specializate, piaţă agroalimentară;
- *Dotări turistice*: hotel de două stele cu cel puţin 50 de locuri;
- *Finanţe-bănci*, *asigurări*: sucursale sau filiale de bănci, instituţii de credit şi societăţi de asigurare, filială CEC;
- *Sport*, *agrement*: terenuri (eventual stadion mic), săli de sport (eventual pentru competiţii locale), grădini publice şi alte spaţii amenajate. Suprafaţa ocupată de spaţiile verzi amenajate trebuie să fie de cel puţin 10 mp/locuitor;
- *Serviciu de protecţie a mediului*;
- *Alimentare cu apă* şi *canalizare*: trebuie să dispună de reţele de alimentare cu apă, sistem colector de canalizare, staţie de epurare a apelor uzate; 70% din numărul total al locuinţelor trebuie să dispună de instalaţii de alimentare cu apă şi 55% de baie şi WC în locuinţă; peste 60% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de reţele de distribuţie a apei potabile şi peste 50% de reţele de canalizare;
- Localitatea trebuie să dispună de cel puţin un *lăcaş de cult*;
- *Transporturi* şi *comunicaţii*: autogară, eventual gară, poştă, centrală telefonică; peste jumătate din lungimea totală a străzilor trebuie să fie modernizate;
- *Ordine*, *securitate publică*: trebuie să dispună de sedii de poliţie şi de jandarmerie; peste 60% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de reţele de hidranţi exteriori pentru stingerea incendiilor.

În unele state europene există categorii intermediare de aşezări, plasate oficial pe trepte intermediare, între statutul urban şi cel rural (localităţi semiurbane în Grecia, semiurbane şi semirurale în Italia, localităţi rural-urbanizate şi localităţi-dormitor în Olanda, localităţi din banlieu şi localităţi aparţinând zonelor de populare industrial-urbană în Franţa etc). Asemenea trepte de localităţi cu statut intermediar între sat şi oraş au existat şi în România în perioada interbelică, acestea fiind denumite „localităţi de tip urban” şi „comune urbane”.

## 3. Clasificarea oraşelor

Fenomen socio-economic deosebit de complex, oraşul îmbracă o mare diversitate de forme, structuri, funcţionalităţi, prin urmare clasificarea oraşelor va avea la bază o mare diversitate de criterii, în raport de scopul urmărit. Iată câteva dintre cele mai des utilizate criterii de clasificare a oraşelor:

*După poziţia geografică*: oraşe litorale şi oraşe interioare: de munte, de deal şi podiş, de câmpie, la contactul principalelor forme de relief, de-a lungul arterelor

hidrografice;

*După geneză*: oraşe ale prioadei antice, oraşe ale perioadei feudale, oraşe ale perioadei moderne, oraşe ale perioadei contemporane;

*După mărimea demografică*: oraşe foarte mici (sub 20 000 loc.), oraşe mici (20 000 – 50 000 loc.), oraşe mijlocii (50 000 – 100 000 loc.), oraşe mari (100 000 – 1 000 000 loc.), oraşe foare mari (peste 1 000 000 loc.);

*După morfostructură*: oraşe radiar-concentrice, oraşe polinucleare, oraşe rectangulare, oraşe liniare şi biliniare, oraşe de tip câmpulung, oraşe geometrice;

*După fizionomie*: oraşe de tip european, oraşe de tip nord-american, oraşe caracteristice statelor în curs de dezvoltare;

*După funcţie*: oraşe cu funcţii militare, oraşe cu funcţii comerciale, oraşe cu funcţii culturale, oraşe cu funcţii de învăţământ, oraşe cu funcţii agro-industriale, oraşe cu funcţii industriale, funcţii administrativ-politice, oraşe cu funcţii de rezidenţă temporară, oraşe cu funcţii de servicii, oraşe cu funcţii complexe;

*După forma de evoluţie teritorială*: oraş, aglomeraţie urbană, microregiune urbană, conurbaţie, metropolă, megalopolis.

## 4. Municipiile

Oraşele care au un număr mai mare de locuitori, o însemnătate deosebită în viaţa economică, social-politică şi cultural-ştiinţifică a ţării, sau care au condiţii de dezvoltare în aceste direcţii, pot fi organizate ca *municipii* (conform legii nr. 2/1968, art. 4).

Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional, promulgată în iulie 2001 ierarhizează localităţile urbane din România în 4 ranguri stabilind seturi precise de indicatori demografici, economico-sociali şi tehnico-edilitari, pe baza cărora orice localitate poate accede la o categorie administrativă superioară (Tabelul 2).

Tabelul 2. Rangul localităţilor urbane din România

| Rangul | Statutul administrativ | Numărul de localităţi |
|---|---|---|
| 0 | Municipiu, capitală | 1 |
| I | Municipii | 11 |
| II | Municipii | 92 |
| III | Oraşe | 216 |

Sursa : *Legea 351/2001*, Monitorul Oficial al României, XIII, 408. Date actualizate la 1 iulie 2007.

Pentru investirea unui oraş cu statutul de municipiu, legea prevede îndeplinirea următoarelor criterii:

A. *Demografic:* populaţie minimă de 25 000 locuitori, însă zona de influenţă a viitorului municipiu trebuie să aibă o populaţie de peste 30 000 locuitori şi să se extindă pe o rază de cel puţin 20 km;
B. *Potenţialul de poziţie:* acces direct la reţeaua feroviară, la cel puţin un drum

naţional sau judeţean şi legături bune cu aşezările situate în zona de influenţă urbană;

C. *Dotările economice:* trebuie să cuprindă capacităţi de producţie diversificate din sectorul secundar şi terţiar, eventual şi din agricultură; 85% din totalul populaţiei ocupate să lucreze în activităţi neagricole;

D. *Infrastructura tehnico-edilitară:* trebuie să cuprindă următoarele elemente componente:

- *Administraţie publică*, autorităţi judecătoreşti, partide politice, sindicat: sedii ale administraţiei publice locale, judecătorie, parchet, sedii de partid, de sindicat şi alte asociaţii;
- *Educaţie*, *cercetare ştiinţifică*: gimnazii, licee generale şi de specialitate, colegii, şcoli de maiştri, filiale ale unor instituţii de cercetare;
- *Sănătate*, *asistenţă socială*: spital general, staţie de salvare, dispensar, leagăn de copii, creşe, cămine de bătrâni. Numărul minim de paturi în spitale trebuie să fie de 10 la 1000 locuitori, iar cel de medici de 2,3 la 1000 locuitori;
- *Cultură*: case de cultură, cinematograf, biblioteci publice, muzee, săli de expoziţie, club;
- *Comerţ*, *servicii culturale*: unităţi comerciale diversificate (magazine universale şi specializate, supermagazine, piaţă agroalimentară); unităţi pentru prestări de servicii diversificate şi/sau flexibile;
- *Turism*: hotel de trei stele cu aproximativ 100 locuri;
- *Finanţe*, *bănci*, *asigurări*: sucursale sau filiale ale unităţilor financiar-bancare şi de asigurări;
- *Sport*, *agrement*: stadioane, terenuri şi săli de sport pentru competiţii de nivel judeţean sau local, alte spaţii destinate sportului; grădini publice şi alte spaţii verzi amenajate pentru petrecerea timpului liber. Spaţiile verzi trebuie să însumeze minimum 15 $m^2$/locuitor;
- *Protecţia mediului*: trebuie să dispună de servicii dotate cu echipamente specifice, monitorizarea emisiilor poluante şi igiena urbană;
- *Alimentare cu apă* şi *canalizare*: oraşele ce urmează a fi declarate municipii trebuie să dispună de reţele de alimentare cu apă, sistem colector de canalizare, staţie de epurare a apei uzate; 80% din numărul total al locuinţelor trebuie să dispună de instalaţii de alimentare cu apă şi 75% de baie şi WC în locuinţă; peste 70% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de reţele de distribuţie a apei potabile şi peste 60% de reţele de canalizare;
- *Culte*: protopopie, parohii;
- *Infrastructura de transporturi* şi *comunicaţii*: viitorul municipiu trebuie să dispună de gară, autogară, poştă şi centrală telefonică; peste 60% din lungimea totală a străzilor sale trebuie să fie modernizate;
- *Ordine*, *securitate*: trebuie să dispună de poliţie şi alte obiective specifice; peste 70% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de reţele de hidranţi exteriori pentru stingerea incendiilor.

Capitolul III

# EVOLUŢIA URBANIZĂRII PE TERRA ŞI ÎN ROMÂNIA. GENERAŢII DE ORAŞE

## 1. Oraşele antice

Aria de geneză a primelor formaţiuni urbane organizate se suprapune în general spaţiului cuprins între nord-estul continentului african şi extremul orient asiatic, marile artere hidrografice constituind embrionii formării primelor civilizaţii antice şi a statelor în care s-au organizat acestea.

Funcţia *apelor curgătoare* în formarea şi dezvoltarea formaţiunilor politico-administrative a fost dublă: pe de o parte de susţinere a agriculturii şi implicit a traiului populaţiei, iar pe de altă parte de axe de comunicaţie, condiţie esenţială pentru dezvoltarea comerţului şi pentru o bună gestionare a teritoriului şi implicit a menţinerii coeziunii statului.

Astfel, primele formaţiuni teritoriale organizate politic (oraşele-state *Ur*, *Uruk*, *Kiş*, *Nippur*, *Lagaş* şi *Eridu*) s-au dezvoltat pe văile fluviilor Eufrat şi Tigru, în sudul Mesopotamiei (pe actualul teritoriu al statului irakian), în cadrul civilizaţiei sumeriene (3200-2800 î.Chr.); civilizaţia egipteană cu oraşele *Memphis* şi *Teba*, pe valea Nilului; cea indiană pe văile Indusului (oraşele *Harappa* şi *Mohenjo Daro*) şi Brahmaputrei, iar cea chineză pe văile Huang He şi Yangtze (Tabelul 3).

Tabelul 3. Cele mai vechi oraşe ale lumii

| Denumirea oraşului | Localizarea | | Vechimea |
|---|---|---|---|
| | În antichitate | Astăzi | |
| Ierihon | Canaan | Cisiordania | 5 000 î.Chr. |
| Ur | Babylon | Irak | Mil. al V-lea î.Chr. |
| Uruk | Babylon | Irak | Mil. al V-lea î.Chr. |
| Susa | Elem | Iran | 4 000 î.Chr. |
| Heracleopolis | Egipt | Egipt | 4 000 î.Chr. |
| Kiş | Babylon | Irak | Mil. al IV-lea î.Chr. |
| Nippur | Babylon | Irak | Mil. al IV-lea î.Chr. |
| Eridu | Babylon | Irak | Mil. al IV-lea î.Chr. |
| Lagaş | Babylon | Irak | Mil. al IV-lea î.Chr. |
| Byblos | Fenicia | Liban | 3 200 î.Chr. |
| Troia | Asia Mică | Turcia | Sf. Mil. al IV-lea î.Chr. |
| Mohenjo-Daro | India | Pakistan | 3 000 î.Chr. |
| Memphis | Egipt | Egipt | 2 850 î.Chr. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Assur | Asiria | Irak | 2 500 î.Chr. |
| Anian | China | China | 2 000 î.Chr. |

Surse: Schneider W. (1968), *Omniprezentul Babilon*, Edit. Ştiinţifică, Bucureşti; Cucu, V. (2001), *Geografia oraşului*, Bucureşti.

Singura excepţie pare să fi fost civilizaţia persană, favorizată de cadrul natural muntos, cu economie pastorală şi o dublă funcţionalitate: adăpost (în bazinetele depresionare, ce au favorizat apariţia nucleelor urbane (*Susa*, *Persepolis*) şi axe de circulaţie (în lungul văilor şi defileelor) ce asigurau legătura dintre cele 26 de provincii (*strapii*) ale imperiului.

Orientul Apropiat şi Mijlociu, arie situată la interferenţa unor vechi civilizaţii urbane (sumeriană, akkadiană, babiloneeană, asiriană, feniciană şi persană) se detaşează încă din antichitate prin intensitatea şi constanţa fenomenului urban. *Petra*, denumită în antichitate „Rekkem" (Figura 1), unul dintre cele mai celebre situri istorice şi turistice din acest spaţiu, ce apare consemnată şi în manuscrisele de la Marea Moartă, a fost fondată în secolul VI î.Chr. de nabateeni, fiind distrusă de un cutremur în anul 363. *Damasc*, cu o vechime de peste 4 000 de ani este considerată cea mai veche capitală în funcţiune, iar *Ierusalimul*, singurul oraş sfânt pentru trei religii a fost întemeiat în 1 010 î.Chr. de către David, al doilea rege al evreilor pe locul unei vechi cetăţi din Canaan. Tot în acest perimetru se află *Ierihon*, considerat a fi cel mai vechi oraş din lume, cu urme de locuire consemnate încă din mileniul IX î.Chr.

Figura 1. Situl istoric *Petra* (în prezent pe teritoriul Iordaniei)
(foto : Radu Săgeată)

O a doua categorie de civilizaţii antice au fost cele *talasocratice*, dezvoltate în *spaţiile litorale*, ale căror element liant l-a constituit marea şi a căror dezvoltare s-a datorat navigaţiei şi comerţului. Exemple tipice în acest sens sunt constituite de civilizaţiile cretană şi greacă, dezvoltate în bazinul estic al Mediteranei europeene şi care au stat la baza dezvoltării şi a celorlalte civilizaţii mediteraneene: romană, feniciană, cartagineză etc. Oraşe precum *Cnossos* şi *Heraklion* (în Creta), *Micene*[23] (în Peloponez),

[23] In secolul II î.Chr., *Micene* era unul dintre cele mai importante centre ale civilizaţiei greceşti, o fortificaţie militară care domina o mare parte din Grecia de sud. Perioada istorică cuprinsă între 1 600 î.Chr. şi 1 100 î.Chr. este denumită perioada micenianã, recunoscându-se astfel importanţa oraşului.

*Troia*[24] şi *Efes*[25] (pe ţărmul egeean al Turciei) au reprezentat în antichitate importante metropole comerciale greceşti în bazinul estic al Mediteranei (Figura 2). Perioada de maximă înflorire şi expansiune teritorială a acestor oraşe s-a situat în mileniul I î.Chr., fiind concretizată printr-un mare areal de iradiere ce a cuprins ţărmurile Mării Negre, Asiei Mici, ale sudului Italiei şi Franţei de astăzi, insulele din jumătarea estică a Mediteranei, până în nordul Africii. Concomitent, litoralul estic al Mediteranei era dominat în secolele XII-IX î.Chr. de oraşele feniciene (*Tripoli*, *Saida*, *Byblos*, *Baalbek*, *Acre*), multe dintre acestea având continuitate urbană până în prezent.

Figura 2. Oraşele antice greceşti din estul bazinului mediteraneean: *Micene* (Grecia), *Troia* şi *Efes* (vestul Turciei)
(foto : Radu Săgeată)

Ca element specific în organizarea politico-administrativă a teritoriului erau oraşele-state (*polis*-uri), care cuprindeau, alături de oraşele propriu-zise, şi teritoriile limitrofe şi care alcătuiau comunităţi umane bazate pe unitate de origine, interese, tradiţii şi credinţe religioase (Figura 3).

Acestea au fost cucerite treptat, în a doua jumătate a mileniului I d.Chr. de către Imperiul Macedonian, care a ajuns să cuprindă vaste teritorii din peninsula Balcanică, sud-vestul Asiei (Imperiul Persan, Fenicia, Palestina) şi nord-estul Africii (Egipt).

Ulterior spaţiul mediteraneean a intrat sub incidenţa Imperiului Roman (cu apogeul în secolele I – II d.Chr), care a ajuns, prin cuceriri succesive, să stăpânească teritorii întinse, din peninsula Iberică şi Marea Britanie, până în Dacia, Fenicia şi nordul

[24] La *Troia* au fost identificate 9 situri arheologice suprapuse, corespunzătoare unor perioade istorice diferite, începând din mileniul al III-lea î.Chr şi până la desemnarea Constantinopolului drept capitală a Imperiului Roman în secolul al IX-lea. In perioada bizantină oraşul a intrat în declin şi în cele din urmă a dispărut.

[25] *Efes*, situat la sud de Izmir, a fost întemeiat de colonişti ionieni (greci) şi a atins apogeul în sec. VI î.Chr. când a fost construit Templul zeiţei Artemis, una dintre cele 7 minuni ale lumii antice. A fost ocupat de romani în anul 133 d.Chr. devenind capitala provinciei romane Asia. A fost puternic afectat de cutremurele de pământ din anii 358 şi 365 d.Chr., iar în secolul VII d.Chr, Efesul a decăzut.

Africii (*Cartagina*[26]). Are loc în această perioadă conturarea domeniului romanic din sudul Europei şi individualizarea naţiunilor din această parte a continentului.

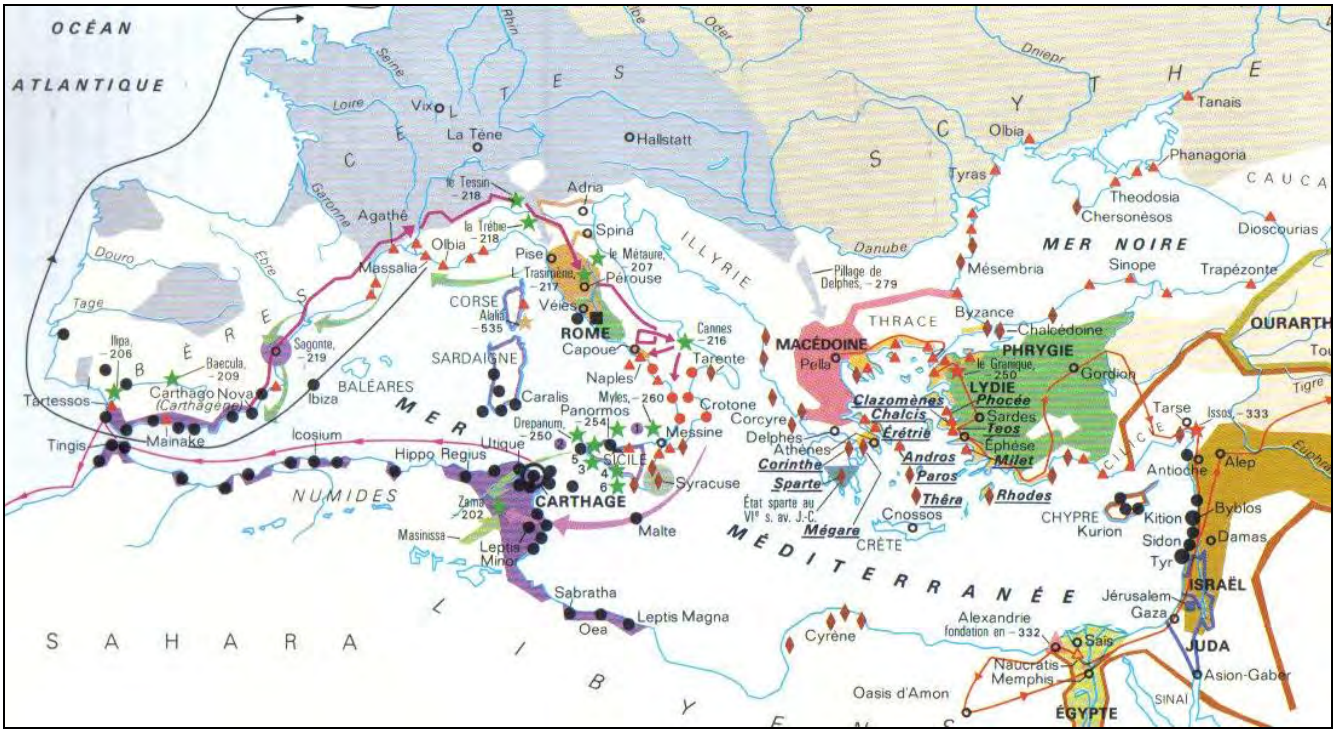



Figura 3. Oraşele antice din Bazinul Mediteraneean
Sursa: Duby, G. (1995), *Atlas Historique*, Larousse, Paris, p. 10.

## 2. Oraşele antice din România

### *2.1. Oraşele-cetăţi greceşti de pe ţărmul Mării Negre*

Procesul de colonizare grecească a Bazinului Mediteraneean ce a început din secolul al VII-lea î.Chr. s-a datorat pe de o parte unor necesităţi de ordin economic (crearea unor pieţe de desfacere pentru produsele originare din oraşele Greciei sau Asiei Mici, sau procurarea de materii prime), iar pe de altă parte unor cerinţe de ordin politic (luptele politice din interiorul acestor oraşe, care au dus la izgonirea celor înfrânţi). Acesta s-a concretizat, pe ţărmul apusean al Mării Negre, prin construirea oraşelor cetăţi *Tyras* (Cetatea Albă), la vărsarea Nistrului; *Istros* (Histria); *Tomis* (Constanţa) şi *Callatis* (Mangalia), pe litoralul dobrogean; *Dionysopolis* (Balcik) şi *Odessos* (Varna), pe litoralul Bulgariei de astăzi. Aceste oraşe-cetăţi, cu organizare specifică, care iniţial au avut caracter de state, au constituit primele formaţiuni cu caracter administrativ-

[26] Oraşul antic Cartagina a fost întemeiat de colonişti fenicieni veniţi din Tyr în sec. IX-VIII î.Chr., fiind cucerită de romani în urma celui de-al treilea război punic în anul 146 î.Chr. Este localizată în proximitatea oraşului Tunis (Tunisia).

teritorial de pe actualul teritoriu al României. Ele erau conduse de un senat şi de instituţii proprii. Teritoriul rural limitrof se afla sub conducerea şi administrarea acestora.

### *2.2. Sistemul de aşezări umane thraco-getic*

Bogăţia şi uniformitatea descoperirilor arheologice în spaţiul carpato-danubiano-pontic atestă începuturile istoriei pe aceste meleaguri acum circa 40 000 de ani, acest spaţiu fiind leagănul unui intens proces de antropogeneză.

În perioada cuprinsă între secolele VI î.Chr. şi I d.Chr., cea mai mare parte a continentului european, din Peninsula Iberică până la ţărmurile Baltice, Peninsula Balcanică şi Asia Mică era populată de triburile thrace. Cele de la nord de Balcani au fost numite de romani *daci* iar de greci *geţi*, acestea formând o populaţie compactă din punct de vedere etnic, cultural şi lingvistic, care vor asimila treptat atât populaţiile anterioare, cât şi pe cele care în decursul veacurilor se vor abate asupra lor (cimerieni, sciţi, celţi etc). Acest fapt, asociat cu creşterea puterii economice şi militare, a contribuit la închegarea lor statală, concretizată prin crearea primului stat dac centralizat şi independent condus de Burebista (cca 82-44 î.Chr.), care reunea teritorii de la Munţii Balcani (Haemus) la Carpaţii Păduroşi şi din bazinul mijlociu al Dunării şi Cadrilaterul Bohem, până la litoralul Mării Negre cuprins între gurile Bugului, până la sud de Burgas. După moartea lui Burebista, are loc un proces de fragmentare politică, dacii revenind la o serie de mici regate ce îşi disputau supremaţia în cuprinsul vetrei dacice.

Cea de-a doua perioadă de strălucire a statului geto-dac se va produce după mai bine de un secol, sub conducerea lui Decebal (87-106 d.Chr), acesta constituind un nou regat dac puternic, cu vădite tendinţe de hegemonie politică.

Coeziunea statului dac era dată de o reţea densă de aşezări umane, atât cu caracter civil, cât şi militar (*davae*): *Ziridava* (Pecica) şi *Câmpuri-Surduc*, pe Valea Mureşului; *Petrodava* (Piatra Neamţ) şi Piatra Şoimului, pe Valea Bistriţei; *Zargidava* (Brad), *Tamasidava* (Răcătău de Jos) şi *Piroboridava* (Poiana) pe Siret; *Barboşi* şi *Dinogeţia-Garvăn* în zona de confluenţă hidrografică a Dunării cu Siretul şi Prutul; *Cumidava* (Râşnov) şi *Arpaşu de Sus* în sudul Transilvaniei; *Piscu Crăsanilor*, *Argedava* şi *Tinosu* în Muntenia; *Pelendava*, *Buridava* şi *Polovragi*, în Oltenia sau *Arcidava*[27], în Banat. Nucleul acestora îl formau aşezările întărite din Munţii Orăştiei, unde se afla şi capitala statului dac: *Sarmizegetusa Regia* (*Arces Dacorvm*). Se remarcă în primul rând distribuţia uniformă a acestora: spaţiul montan, carpatic, care era dominat de Sarmizegetusa Dacică (*Arces Dacorvum*), *Arpaşu de Sus*, *Buridava* (Ocniţa), *Cvimidava* (Râşnov), *Ramidava*[28], *Petrodava* şi *Vitidava*[29]; cel transilvan, dominat de *Porolissvm* (Moigrad), *Docidava*[30], *Sighişoara*, precum şi de aşezările întărite de pe linia Mureşului: *Câmpuri-Surduc* şi *Apvlvm* (Craiva), cel moldav cu aşezările de pe linia Siretului:

[27] Identificată în actuala comună Vărădia, jud. Caraş-Severin.
[28] Identificată aproximativ la Drajna de Sus, jud. Buzău.
[29] Identificată aproximativ la Tiseşti, jud. Bacău.
[30] Identificată aproximativ la Şimleu Silvaniei.

*Zargidava* (Brad), *Tamasidava* (Răcătău de jos), *Piroboridava* (Poiana) şi *Barboşi* (Galaţi) şi spaţiul cuprins între Carpaţi şi Dunăre, cu *Argedava*[31], *Tinosu* - pe Ialomiţa, *Viespeşti* - pe Olt; *Pelendava* (Craiova), *Baloteşti*, *Răşina*, *Stoina* şi *Mărgăriteşti*, în Oltenia. Linia Dunării constituia, încă din perioada statului dac centralizat o arie de intensă oicumenizare şi de maximă presiune antropică, în lungul său înscriindu-se atât cetăţi întărite la *Zimnicea* şi *Radovanu*, cât aşezări şi necropole civile (*Ciupercenii Vechi*, *Celei*, *Giurgiu*, *Izvoarele*, *Topalu*, *Dinogeţia* etc) (Figura 4).

Sistemul de aşezări geto-dac dobrogean s-a grefat pe cel preexistent, fondat încă din secolul VII î.Chr. de coloniştii greci, reprezentat prin cetăţile de pe ţărmul Mării Negre, de la *Argamvm* (Enisala), *Histria*, *Tomis* (Constanţa), *Parthenopolis* (Costineşti) şi *Callatis* (Mangalia), continuate atât către sud, pe litoralul de astăzi al Bulgariei – *Dionysopolis* (Balcik) şi *Odessos* (Varna), cât şi spre nord – *Tyras* (Cetatea Albă), la vărsarea Nistrului. Întemeierea acestora s-a datorat pe de o parte unor necesităţi de ordin economic (crearea unor pieţe de desfacere pentru produsele originare din oraşele Greciei sau ale Asiei Mici, sau procurarea de materii prime), iar pe de altă parte unor cerinţe de ordin politic (luptele politice din interiorul acestor oraşe, care au dus la izgonirea celor înfrânţi şi exilarea acestora). Aceste oraşe-cetăţi, cu organizare specifică, care iniţial au avut caracter de state, au constituit primele formaţiuni cu caracter administrativ-teritorial de pe actualul teritoriu al României, constituind puncte de schimb pentru produsele originare din Dacia, cu cele din lumea elenistică.

Legăturile statornicite prin intermediul tuturor acestor aşezări, fluxurile materiale şi umane dintre acestea, schimburile culturale, toate acestea au contribuit la cristalizarea, pentru prima dată în istorie, pe întreg acest spaţiu, a unei culturi materiale şi spirituale unitare, care a dăinuit peste un secol şi jumătate opunând o rezistenţă înverşunată cuceririi romane (101-102 şi 105-106 d.Chr.).

[31] Identificată aproximativ la Popeşti, jud. Argeş.

Figura 4. Sistemul de aşezări thraco-getic de pe actualul teritoriu al României
Sursa: *** (1992), Spaţiul istoric şi etnic românesc, vol. I, pl. I, Edit. Militară, Bucureşti.

### *2.3. Sistemul de aşezări umane al Daciei romane*

Reţeaua urbană a Daciei Romane era ierarhizată în două categorii de oraşe: *coloniae* şi *municipium*. Coloniile aveau o situaţie juridică superioară municipiilor, acestea din urmă putând fi ridicate la rang de colonii[32] după cum, la pragul inferior, satele puteau fi transformate în municipii şi colonii. Istoria dezvoltării municipale în Dacia a cunoscut patru etape importante când s-au făcut promovări la stadiul de municipium şi colonia, în vremea împăraţilor Traian, Hadrian, Marcus Aurelius şi Septimiu Sever. Asemenea privilegii imperiale se dădeau mai ales cu prilejul unor vizite imperiale în provincie, ca cea făcută de Hadrian în anul 124 d.Chr. Au fost identificate în total 10 centre urbane ridicate la rang de municipium şi colonia: *Ulpia Traiana Sarmizegetusa*, *Napoca*, *Romula*, *Drobeta*, *Dierna*, *Tibiscum*, *Apulum*, *Ampelum*, *Potaissa* şi *Porolissum* (Tudor, 1968). Dintre acestea, doar nucleul central al Sarmizegetusei romane a respectat parţial canoanele urbanisticii romane (Figura 5).

[32] Municipii transformate în colonii au fost *Apulum*, *Drobeta*, *Napoca*, *Potaissa* şi *Romula.*

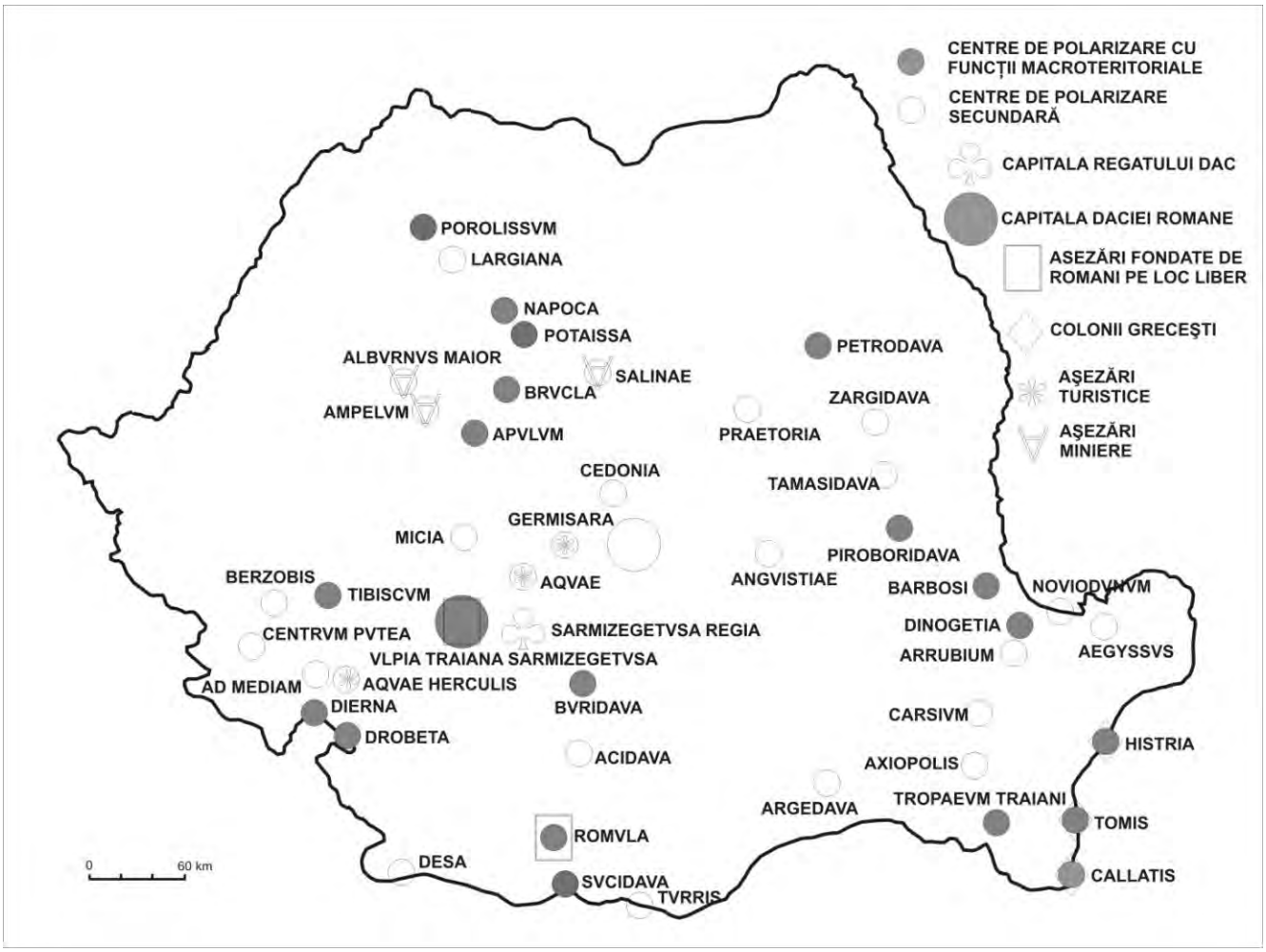



Figura 5. Sistemul urban al Daciei Romane

Au mai posedat caracteristici urbanistice care le-ar fi îndreptăţit la o promovare municipală, pe care nu au obţinut-o totuşi şi alte aşezări, între care *Sucidava*, *Aque* din Dacia Inferioară, *Micia*, *Alburnus Maior* etc. Insă şi în cadrul acestora exista o ierarhie, locuitorii unora dintre ele bucurându-se de mai multe drepturi (dreptul de a vota şi de a fi aleşi, dreptul de a-şi păstra organizarea lor autonomă sau dreptul de a avea magistraţi numiţi de împărat). Coloniile erau aşezări de colonişti romani ce formau unităţi administrativ-teritoriale organizate după modelul Romei, întemeiate ca urmare a unor legi sau decrete imperiale (*formula coloniae*), în care modul de viaţă şi privilegiile cetăţeneşti erau asemănătoare celor din Roma (*jus italicum*).

Joncţiunea dintre sistemul urban şi cel rural era asigurată în Dacia romană de către două tipuri de aşezări: *castrum* (aşezări întărite, cu funcţie de apărare) şi *pagus*, considerate ca fiind aşezări rurale mari, deschise, cu funcţie predominat comercială (târguri) (Tabelul 4).

Tabelul 4. Sistemul urban al Daciei Romane

| Denumirea | Localizarea actuală | Categoria | Originea | Semnificaţia | Funcţia |
|---|---|---|---|---|---|

| romană | | ierarhică | toponimului | toponimului | aşezării |
|---|---|---|---|---|---|
| **Dierna** | Orşova, MH | Municipium | Traco-getic | Străpungere/ ieşire dintre stânci | Economică (portuară) şi Militară |
| **Tibiscvm** | Jupa, Ciuta, Iaz, CS | Municipium/ Castru | Traco-getic | Loc mlăştinos pe Timiş | Militară şi Economică |
| **Ulpia Traiana Sarmizegetusa*** | Com. Sarmizegetusa, HD | Coloniae | Daco-roman | Cetatea de pe stâncă | Capitală |
| **Apvlvm*** | Alba Iulia, AB | Coloniae/ Castru | Traco-getic | Putere, tărie | Economică şi Militară |
| **Ampelvm** | Zlatna, AB | Municipium | ? | ? | Minieră (aur) |
| **Potaissa** | Turda, CJ | Coloniae | Dacic | ? | Economică şi Militară |
| **Napoca*** | Cluj-Napoca, CJ | Coloniae | Dacic | ? | Economică şi Militară |
| **Porolissvm** | Moigrad, Mirşid, SJ | Municipium | Traco-getic | ? | Militară şi Economică |
| **Drobeta*** | Drobeta-Turnu Severin, MH | Coloniae | Dacic | „Despicata” | Economică şi Militară |
| **Svcidava** | Celei, Corabia, OT | Pagus | Geto-dacic | Târgul Sucilor | Economică şi Militară |
| **Romvla** | Reşca, Dobrosloveni, OT | Coloniae | Roman (Latin) | Mica Romă | Economică şi Militară |

* Toponime care se regăsesc şi în denumirea aşezărilor actuale.

Castrele erau aşezări de tip urban fortificate, ce adăposteau garnizoane militare. Indiferent de statutul administrativ al acestora, cu rare excepţii (*Sarmizegetusa romană*, *Aquae* din Dacia Inferioară), descoperirile arheologice atestă faptul că aproape toate oraşele şi târgurile din Dacia romană s-au localizat pe vetrele aşezărilor dacice mai vechi. Acestea s-au dezvoltat din vechile aşezări dacice, dezvoltarea lor fiind însă condiţionată de avantajele economice locale şi de puterea elementului de colonizare romană. Doar *Ulpia Traiana Sarmizegetusa* şi *Romula* au fost fondate oficial, pe loc gol, după planurile tipice coloniilor militare şi după principiile urbanistico-religioase cunoscute la romani (Tudor, 1968, p. 382).

Aşezările urbane constituiau, nuclee de polarizare pentru cele rurale subordonate, formând, împreună cu acestea, o unitate administrativă (*teritorium*), suprapusă, în cea mai mare parte zonei de influenţă urbană.

## 3. Oraşele medievale

După o perioadă de început a Evului Mediu, marcată în Europa de un declin al fenomenului urban, pe fondul prăbuşirii Imperiului Roman şi al migraţiei popoarelor originare din Asia Centrală şi Europa Nordică, care nu cunoscuseră o viaţă urbană,

începe să se cristalizeze o nouă generaţie de oraşe, cu caracteristici funcţionale şi fizionomice distincte: oraşele medievale. Gradul mare de insecuritate pe fondul unei infrastructuri de comunicaţii deficitare, fragmentarea politică, arsediile repetate şi numeroasele conflicte între suverani şi familiile nobiliare au determinat apariţia oraşelor fortificate şi a siturilor defensive, a căror funcţie dominantă era cea militară. Mărimea mică a oraşelor pe fondul scăderii populaţiei la începutul perioadei medievale a determinat reducerea suprafeţei intravilane, favorizând construcţia *fortificaţiilor*. Oraşe precum Roma, Carcassonne, Toulouse, Mainz sau Ravenna s-au dezvoltat în incinta fortificaţiilor antice, însă au apărut şi altele noi, înconjurate de ziduri fortificate în regiuni care nu cunoscuseră până atunci fenomenul urban (Europa de Nord, Rusia, Armenia, America Latină, Africa, Extremul Orient etc.).

Oraşele s-au dezvoltat pe lângă castelele feudale, care au constituit de multe ori elementul determinant în apariţia şi dezvoltarea acestora, fapt evidenţiat şi prin toponimie (tema *burg* = „cetate" din numele multor oraşe germane, *castle* din numele multor oraşe engleze, *château* sau *châtel*, din numele unor oraşe din Franţa sau Elveţia, *vár* din multe toponime urbane maghiare etc). Factorul restrictiv dat de existenţa fortificaţiei, a zidurilor de apărare care înconjurau oraşul au imprimat o anumită fizionomie şi structură oraşelor medievale (teritoriu restrâns, o mare desime a caselor, străzi înguste şi întortocheate etc).

Un alt element caracteristic oraşelor medievale este cel *ecleziastic*, biserica fiind singura instituţie care în acea perioadă depăşea cadrul statal local, având o organizare centralizată şi ierarhizată. În oraşe îşi aveau sediile un mare număr de arhiepiscopii şi episcopii, biserici, mănăstiri sau moschei, iar uneori înfiinţarea acestora însemna însăşi constituirea primului nucleu de urbanizare (*Münster*, *Würzburg*, *Brandenburg* sau *Oldenburg* în Germania; *Sankt Gallen* în Elveţia, similar în spaţiul musulman, *Moulay-Idriss* în Maroc etc) (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 84).

Cel de-al doilea vector important de dezvoltare a fenomenului urban în Evul Mediu l-a constituit *cometul*. Oraşele apar şi se dezvoltă la intersecţia marilor drumuri comerciale, în ariile de contact a unor regiuni naturale cu potenţial economic complementar sau pe ţărmurile noilor teritorii descoperite, ca puncte de sprijin pentru aprovizionarea metropolelor comerciale cu produse din colonii.

Primele metropole comerciale europene au fost oraşele libere italiene (*Veneţia*, *Florenţa*, *Genova*, *Pisa*, *Siena*), după care centrul comerţului european se mută către nord, dezvoltându-se oraşele flamande (*Gant*, *Brügge* şi *Antwerpen*) şi germane (*Hamburg*, *Bremen*, *Lübeck* etc, care constituie „liga hanseatică"). Dezvoltarea economico-socială a statelor de pe faţada atlantică şi vest-mediteraneeană a continentului european s-a reflectat şi în flotele acestora, devenind mari puteri maritime şi comerciale. Porturile cunosc o mare dezvoltare, antrenând dezvoltarea urbană în ansamblu şi conturând marile metropole comerciale din secolele XVI-XVIII: mai întâi iberice (*Lisabona*, *Valencia*, *Barcelona*), apoi franceze (*Nantes*, *Bordeaux*) şi britanice (*Londra*, *Liverpool*, *Glasgow*). Funcţia acestora de relee comerciale între colonii şi metropolele coloniale s-a reflectat şi asupra fizionomiei şi patrimoniului construit, prin

construcţii monumentale cu funcţiuni economice şi financiar-bancare, pieţe, amenajarea complexă a falezelor şi zonelor portuare etc (Figura 6).

Figura 6. *Barcelona*, *Nantes* şi *Bordeaux*, trei metropole comerciale de tip colonial.
(foto : Radu Săgeată)

Continentul asiatic este dominat de stăpânirea mongolă, civilizaţie de stepă, nomadă, nefavorabilă extinderii fenomenului urban. Principalele oraşe rămân cele care au evoluat sub imboldul civilizaţiei chineze şi în primul rând cele două capitale: *Beijing* (capitala nordică) şi *Nanjing* (capitala sudică). Sub influenţa civilizaţiilor hindusă şi musulmană încep să se dezvolte încă din secolul XI oraşele din India (*Delhi*, capitală a sultanatului cu acelaşi nume între 1206 şi 1526, apoi capitală a sultanatului Marilor Moguli), *Agra*, *Mumbay* (*Bombay*), *Goa* (fondat de portughezi) şi Indochina (*Angkor*, capitală a regatului khmer, sec. IX-XI) (Figura 7). În peninsula Arabică, dominată de Imperiul Otoman, oraşele cunosc o dezvoltare lentă începând din secolul VII (*Mekka*, *Medina* prin funcţia cultural-religioasă, *Jeddah*).

Figura 7. Situl istoric *Angkor* (Cambodgia)
(foto : Radu Săgeată)

Tot în perioada medievală s-au pus bazele primelor oraşe din America latină şi Africa. În spaţiul latino-american fenomenul urban a reprezentat o consecinţă a dezvoltării civilizaţiilor agricole [33] autohtone: aztecă, maya, olmecă, incaşă etc. Reprezentative în acest sens sunt oraşele *Cuzco* (sec. XI) şi *Machu Picchu* (sec. XV) (în Peru) şi *Tenochtitlan* (capitală a statului aztec între 1325 şi 1521, actualul Mexico-City).

În Africa, fenomenul urban s-a dezvoltat mai ales pe litoralul estic, sub influenţa comercianţilor arabi (*Mogadishu*, *Mombasa*, *Zanzibar* etc).

[33] Civilizaţii fundamentate pe cultura porumbului şi irigaţii.

Perioada medievală a lăsat numeroase urme, vizibile şi în prezent, mai ales la nivelul centrelor istorice cu funcţiuni turistice şi comerciale. Acestea constau în primul rând în persistenţa incintelor fortificate care limitează centrele istorice (de exemplu la *Salonic*, *Carcassonne*, *Avila*, *Sighişoara*, *Sibiu*), dar şi în oraşele civilizaţiei islamice (unde incintele fortificate sunt denumite *kashbah*), străzi înguste şi întortocheate şi, nu în ultimul rând, monumente de mare valoare artistică (în oraşe ca *Veneţia*, *Paris*, *Roma*, *Istanbul*, *Cracovia*, *Viena*, *Moscova, Bruxelles, Budapesta, Beijing* etc.) (Figura 8).

Figura 8. Patrimoniu arhitectural din perioada medievală.
1.*Paris*, 2. *Istanbul*, 3. *Cracovia*, *Londra*.
(foto : Radu Săgeată)

## 4. Oraşele medievale în România

Urbanizarea medievală pe actualul teritoriu al României s-a desfăşurat în paralel cu cea din partea centrală şi vestică a Continentului, însă a fost un proces mai îndelungat, relaţiile feudale persistând până către mijlocul secolului al XIX-lea.

Explicaţiile constau în faptul că Ţările Române, prin poziţia lor geografică, nu au fost antrenate în procesul colonizării având comerţul şi economia în general legate de Imperiul Otoman şi de cel Ţarist. Doar oraşele din Transilvania, Banat şi Bucovina, puternic legate comercial şi cultural de Europa Centrală prin Imperiul Austro-Ungar au cunoscut o dezvoltare mai rapidă sub raport industrial, aici apărând şi primii germeni ai industriei româneşti.

În general oraşele medievale din Ţările Române se înscriu în tipologia oraşelor medievale europene, distingându-se pe de o parte *oraşele-cetate*, mai frecvente în Transilvania (*Sighişoara*, *Mediaş*, *Sibiu*, *Făgăraş*, *Braşov, Rupea*, *Deva*), în Moldova (*Baia*, *Suceava*) şi Basarabia (*Hotin*, *Soroca*, *Cetatea Albă*). Localizarea lor era o consecinţă a favorabilităţilor cadrului natural: în arii depresionare, cu funcţie de adăpost, vechi nuclee de locuire şi de formare a primelor structuri politico-teritoriale româneşti (ţări, cnezate, voievodate), pe cursuri de apă, având în multe situaţii funcţie de frontieră (Nistru, Mureş), iar la nivel microteritorial pe înălţimi care să domine suprafeţele din jur şi să confere o funcţie strategică de observator. Dezvoltarea lor iniţială era legată de un perimetru întărit şi au evoluat ulterior şi în exteriorul acestuia.

La contactul unor regiuni naturale cu potenţial economic complementar (munte-subcarpaţi, deal-câmpie) sau în zonele de intersecţie ale unor mari axe comerciale s-au dezvoltat oraşe mari, deschise, cu rol comercial sau polifuncţionale: *Arad* – 1082,

*Oradea* - 1113, *Galaţi* – 1134, *Satu Mare* – 1181, *Sibiu* – 1191, *Timişoara* - 1212, *Braşov* -1234, *Baia Mare* – 1327, *Curtea de Argeş* - 1336, *Suceava* - 1388, *Târgovişte* – 1396, *Bucureşti* – 1459, *Craiova* - 1475 etc. (Anexa).

Odată cu stabilirea slavilor, iar mai târziu, după încetarea valurilor marilor migraţii, schimburile de mărfuri se înviorează şi se intensifică comerţul dintre diferite zone naturale. În aceste condiţii apar *târgurile* (se presupune că populaţia autohtonă a împrumutat termenul de la slavii conlocuitori). Aceste localităţi cu caracter urban aveau, în general, funcţii comercial-agricole şi administrative, cele mai vechi fiind localizate la contactul dintre marile unităţi fizico-geografice cu producţii naturale diferite. În perioada dintre secolul XVIII şi prima jumătate a secolului XIX târgurile au fost prezente aproape pe întreg cuprinsul ţării, mai numeroase pe teritoriul Moldovei.

Numărul mic de oraşe, talia lor demografică redusă cât şi structura funcţională a acestora, preponderent comercială şi administrativ-politică, sunt doar câteva dintre particularităţile fenomenului urban românesc care definesc rolul economic redus şi social limitat al oraşelor în societatea românească din perioada medievală.

Pe parcursul timpului, dezvoltatea economică a impus diviziunea treptată a muncii în societate, prin apariţia meşteşugurilor care se despart de celelalte ocupaţii şi alcătuiesc o ramură de sine-stătătoare. Comerţul, favorizat de marile descoperiri geografice şi colonialism, şi meşteşugurile sunt principalele căi de evoluţie a oraşelor feudale spre modernitate şi individualizarea unei noi generaţii, cea a oraşelor moderne.

**Drumul unui oraş de la medievalism la perioada modernă: Sibiu**

Sibiul este atestat documentar ca cetate la 20 decembrie 1191, într-un document emis la Roma de către papa Celestin (Caelestin) al III-lea, deşi în perimetrul său au fost descoperite urme de locuire încă din neolitic. Funcţia sa iniţială a fost cea ecleziastică, fiind sediul prepositurii de Sibiu, fapt demonstrat şi prin primele sale denumiri: *prepositus Cibinensis* (1192-1196) şi *prepositus Scibiniensis* (1211). Coloniştii saşi care l-au întemeiat l-au denumit *Hermannstadt* (1366), toponim derivat din latinescul *villa Hermani* (1223), iar prima atestare documentară sub actuala denumire a fost la 1482, sub forma *Sibinu*, *Sibiiu*.

Dezvoltarea oraşului este legată de investirea sa cu funcţie politico-administrativă în anul 1224 când regele Andrei al II-lea al Ungariei a dat „Bula de aur", document prin care se înfiinţa Comitatul de Sibiu, cu reşedinţa la Sibiu. Cu timpul, la începutul secolul XIV, comitatele au fost înlocuite cu scaune (scoles), cel mai vechi fiind cel al Sibiului, atestat la 1302. Dezvoltarea şi importanţa tot mai mare a oraşului este atestată documentar prin privilegiile acordate acestuia (în 1366 primeşte statut de oraş). Astfel, în timpul regelui Matei Corvin (1443-1490) oraşul câştigă dreptul de a-şi alege liber conducătorul (judele regal, care anterior era numit de rege), iar către sfârşitul secolului al XV-lea a fost instituită funcţia de primar (Burgermeister) ales exclusiv de către locuitorii oraşului. În anul 1494 a fost definitivată prima stemă a oraşului prin adăugarea coroanei cu scut, simbolizând drepturile colective obţinute de populaţie de-a lungul secolelor şi implicit importanţa acordată oraşului de către conducerea regală. Aceasta se datora în primul rând factorului economic, saşii ardeleni punând bazele unui sistem economic bazat pe meşteşuguri, foarte apropiat de cel al regiunilor dezvoltate din Europa Centrală şi de Vest. Către sfârşitul secolului al XIV-lea erau consemnate 19 bresle meşteşugăreşti cu peste 200

meşteşugari, ulterior înfiinţându-se noi bresle, printre care cele ale producătorilor de hârtie, ale tipografilor etc.

Dezvoltarea meşteşugurilor (în 1376 breslele sibiene şi-au întocmit primele statute) a antrenat dezvoltarea comerţului, atât cu oraşele din Europa Centrală: Viena, Praga, Liepzig şi Danzig (Gdańsk), cât şi cu cele din Ţara Românească, Sibiul devenind în secolul al XIV-lea cea mai importantă cetate săsească din Transilvania. Acest statut s-a reflectat şi în evoluţia sa urbanistică, în secolul al XV-lea oraşul având peste 1 000 de case şi conturându-se deja la nivelul intravilanului trei nuclee de concentrare demografică: Piaţa Huet, Piaţa Mică şi Piaţa Mare.

În 1692, odată cu creşterea influenţei austriece, Sibiul este investit cu statutul de capitală a Transilvaniei[34], funcţie care antrenează o dezvoltare edilitară fără precedent. Sunt construite clădiri monumentale în stil baroc vienez, cum ar fi biserica iezuiţilor (1726-1733) sau Palatul Brukenthal (1778-1788). În 1872 se construieşte prima cale ferată, iar în 1897 este introdusă energia electrică.

Tot în acea perioadă, mai exact în toamna anului 1861 se pun bazele la Sibiu a Asociaţiei transilvane pentru literatura română şi cultura poporului român (ASTRA), cea mai importantă asociaţie culturală a românilor din Transilvania, cu ramificaţii în toate regiunile locuite de români din monarhia austro-ungară.

Unirea Transilvaniei cu România la 1 decembrie 1918 a marcat începutul unei noi etape de dezvoltare socio-economică a Sibiului, sub administraţie românească. Structura etnică a evoluat în favoarea populaţiei româneşti, fapt accentuat prin imigrările masive ale populaţiei germane în anii '60-'80 ai secolului trecut (225 614 persoane în intervalul 1967-1989). Puternica dezvoltare a funcţiei industriale a atras dezvoltarea fondului construit şi prin construirea unor noi cartiere periferice, având în multe situaţii consecinţe negative asupra funcţiilor tradiţionale ale oraşului: culturală şi turistică (prin neglijarea şi degradarea patrimoniului istoric, poluare industrială etc.).

[34] Sibiul a fost capitală a Transilvaniei între anii 1692 şi 1791.

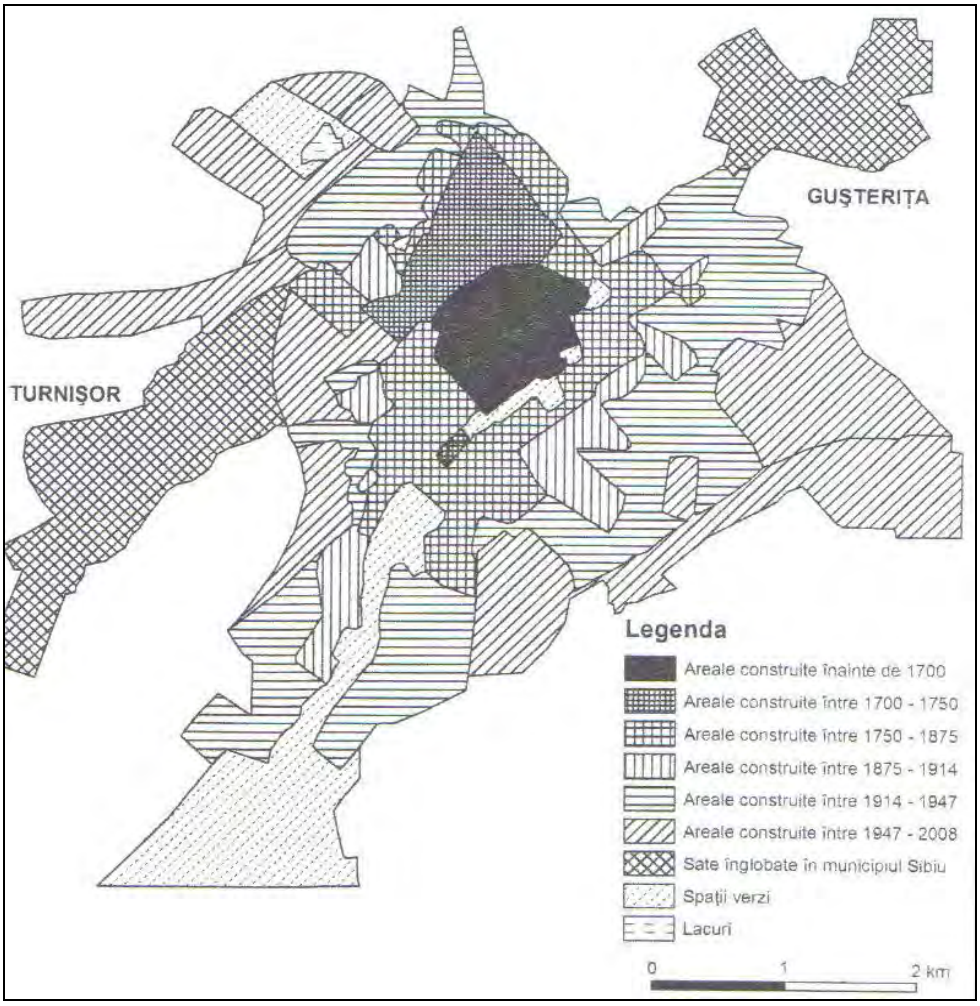



Figura 9. Evoluţia teritorială a municipiului Sibiu (după Adriana Crăcea şi Traian Crăcea, 2009; Nicolae Caloianu şi Ion Velcea, 1987).

Iată câteva dintre evenimentele importante de au marcat istoria oraşului Sibiu, definindu-i funcţia cultural-turistică[35]:

- 1292: a fost deschis primul spital de pe actualul teritoriu al României,
- 1300: este atestată documentar Biserica Sfânta Elisabeta,
- 1350: se înfiinţează la Sibiu prima monetărie din Transilvania,
- 1380: este atestată prima şcoală de pe teritoriul actual al României,
- 1494: este atestată prima farmacie de pe actualul teritoriu al României;
- 1494: la Sibiu este instalat primul orologiu cu turn de pe teritoriul actual al României;
- 1534: prima fabrică de hârtie de pe teritoriul actual al României;
- 1544: este tipărită la Sibiu prima carte în limba română;
- 1551: primul experiment cu rachete din lume este realizat de Conrad Haas;
- 1671: sunt descoperite resurse de gaz metan lângă Sibiu;
- 1782: este descoperit elementul chimic *teluriu*, de către Franz Joseph Müller;
- 1788: este inaugurat primul teatru de pe teritoriul actual al României;
- 1795: primul paratrăsnet din sud-estul Europei este instalat la Cisnădie;
- 1797: Samuel von Hahnemann deschide la Sibiu primul laborator homeopat din lume;

[35] Sursa: www.wikipedia.ro

- 1817: este deschis la Sibiu primul muzeu din România: Muzeul Naţional Brukenthal;
- 1861: se înfiinţează la Sibiu societatea ASTRA;
- 1897: prima linie electrică din sud-estul Europei;
- 1904: Sibiul devine al doilea oraş din Europa şi al treilea din lume în care este introdus omnibusrul (un precursor al trolebuzului);
- 1928: este înfiinţată prima grădină zoologică din România;
- 1989: Sibiul este al doilea oraş din România participant la Revoluţie;
- 2007: Sibiul este primul oraş din România declarat Capitală Culturală Europeană.

## 5. **Oraşele din perioada modernă**

Extinderea şi generalizarea fluxurilor comerciale, concomitent cu „revoluţiile industriale" ce au marcat societăţile occidentale începând din secolul al XVIII-lea, au creat premisele unei relative creşteri a nivelului de trai, reflectată în „explozia demografică" specifică secolului al XIX-lea, ceea ce a generat începuturile expansiunii urbane. Dezvoltarea infrastructurii de transport a reprezentat o altă consecinţă directă a acestor evoluţii.

Noile oraşe coloniale au fost înfiinţate de europeni pe ţărmul atlantic al Americii de Nord începând încă din secolul al XVII-lea[36]; au servit ca puncte de sprijin pentru amplul proces de colonizare către interiorul continentului tot prin implantări de tip urban[37]. Dezvoltarea infrastructurii de transport prin construirea căii ferate trans-americane şi a drumului de nord-vest (Oregon Trail), dar şi descoperirea resurselor de aur în California de Nord (1849) şi de hidrocarburi în Texas, au dat un serios imbold dezvoltării reţelei urbane pe continentul nord-american. Pe parcursul unei singure generaţii, vaste întinderi de păduri şi preerii au fost transformate în ferme şi oraşe industriale. La început, coloniştii au avansat de-a lungul râurilor, ulterior au început să umple spaţiile de pe întreg cuprinsul părţii centrale a continentului, pentru ca din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, centrul dezvoltării să se mute pe coasta pacifică. Mulţi oameni care veneau aici părăseau Estul nemulţumiţi de posibilităţile care li se ofereau sau atraşi de aventură. Mulţi veneau din străinătate, mai ales din Europa, în căutarea libertăţilor politice sau religioase, alţii fugeau de sărăcie şi foamete. Înainte de 1900, majoritatea coloniştilor au venit din Europa de Nord şi de Vest, la care s-au adăugat colonizările cu negri africani (sclavi), ceea ce explică puternica metisare a populaţiei din sud şi est; apoi din Europa de Sud şi de Est, din Asia şi America Latină. Se apreciază că numai între anii 1851 şi 1901, 72% din populaţia Irlandei a emigrat, în S.U.A. trăind astăzi mai mulţi irlandezi decât în ţara de origine[38]. Punctul culminant al acestor evoluţii

[36] *Quebec* – 1608, *New York* (*Nieuw Amsterdam*) – 1625, *Saint John* – 1634, *Boston* – 1630, *Providence* – 1636, *Philadelphia* – 1682, *Baltimore* – 1729, *Halifax* – 1749.
[37] *Montreal* – 1642, *Toronto* – 1749, *Louisville* – 1790, *Los Angeles* – 1781, *Cincinnati* - 1788, *Washington* – 1800, *Chicago* – 1804, *Ottawa* – 1806, *Pittsburgh* – 1816, *Hoston* – 1836, *Atlanta* şi *Portland* – 1845, *Seattle* – 1852 etc.
[38] Hadjiev, K.S. (2000), *Introducere în geopolitică*, Logos, Moscova, p. 93.

s-a atins în perioada dintre anii 1901 şi 1910, când au intrat în S.U.A. aproximativ 8 800 000 persoane. Dinamica dezvoltării industriale din vestul îndepărtat a antrenat mulţi americani de pe întreg teritoriul ţării care s-au mutat în vest pentru a profita de oferte noi de locuri de muncă şi de noile perspective de dezvoltare existente aici. Numai între anii 1870 şi 1880, populaţia statelor vestice (Washington, Oregon şi California) s-a mărit cu 5 milioane de locuitori, dezvoltarea sprijinindu-se aproape exclusiv pe sporul de populaţie din mediul urban.

În America Latină, noile oraşe coloniale au fost înfiinţate mai ales de către spanioli şi portughezi, dar şi de către francezi, atât pe ţărmul atlantic, servind ca puncte de schimb cu populaţiile autohtone şi de sprijin pentru colonizarea regiunilor interioare[39], dar şi pe platourile înalte din America Centrală şi Anzi[40] sau chiar pe litoralul pacific[41], ca urmare a atracţiei exercitată asupra conquistadorilor de resursele de metale preţioase. Organizarea intravilanului oraşelor latino-americane o copiază în mare măsură pe cea a oraşelor iberice, fiind de tip fortificat cu planuri rectangulare, străzi înguste şi întortocheate (în mare măsură datorită fragmentării reliefului) şi o piaţă centrală, rectangulară, dominată de o biserică sau catedrală.

Pe continentul asiatic, fenomenul urban a cunoscut o amploare deosebită în China şi India, în strânsă legătură cu potenţialul demografic din aceste state. Cu toate acestea, oraşele de aici se caracterizează prin profunde atribute rurale, cu excepţia zonelor sudice, ale căror arhitectură păstrează încă o profundă fizionomie colonială. Expansiunea rusă către est a antrenat o colonizare prin implantări urbane cu rol strategic (avanposturi ale înaintării Imperiului)[42], dar şi comercial (prin porturi la mările mai puţin afectate de îngheţ)[43]. Noi oraşe porturi coloniale au fost fondate de asemenea pe coastele Indochinei[44] şi Indoneziei[45], sau pe cele ale continentului african[46].

Fenomenul urban a cunoscut o dezvoltare rapidă pe continentul european, mai ales pe faţada sa vestică, funcţia portuară fiind cea care antrezează acum dezvoltarea urbană. Se dezvoltă porturile coloniale engleze (*Londra* – care atinge 700 000 locuitori la 1700 devenind cel mai mare oraş al lumii, *Liverpool* şi *Bristol*), franceze (*Bordeaux* şi *Nantes*), olandeze (*Amsterdam* şi *Rotterdam*), belgiene (*Antwerpen*) şi germane (*Hamburg*), însă se construiesc şi altele, destinate asigurării controlului asupra mărilor

---

[39] *Santo Domingo* – 1496 (primul oraş fondat de spanioli în America), *Montevideo* – 1520, *Havana* – 1541, *Buenos Aires* – 1535, *Rio de Janeiro* – 1564, *Caracas* – 1567, *Pernambuco* (*Recife*), etc.

[40] *Ciudad de Guatemala* – 1527, *Guadalajara* – 1530, *Santa Fé de Bogotà* - 1532, *Quito* – 1533, *Sucre* – 1538, *Santiago de Chile* – 1541, *La Paz* – 1549, *Monterrey* – 1560, *Tegucigalpa* – 1579 etc.

[41] *Lima* – 1533.

[42] *Omsk* – 1587, *Novosibirsk* – 1604, *Iakutsk* – 1632.

[43] *Arhanghelsk* (la Marea Albă) – 1554, *Odessa* (la Marea Neagră) – 1792, *Vladivostok* (la Marea Japoniei) – 1860, *Turkmenbaşi* (*Krasnovodsk*) (la Marea Caspică) – 1869 etc.

[44] *Singapore*, fondat de englezi în 1819, *Saigon*, fondat de francezi – 1859 (astăzi *Ho Şi Min*).

[45] *Batavia* – 1619 (astăzi *Djakarta*).

[46] *Luanda* – 1575, *Bissau* – 1687 şi *Praia* – 1770 (de către portughezi); *Cape Town* - 1652 (de către olandezi); *Alger* – 1830, *Djibouti* – 1888, *Konakry* – 1891, *Porto Novo* – 1893, *Dakar* – 1895 (de către francezi); *Freetown* – 1808, *Lagos* – 1861, *Accra* – 1876 (de către englezi) etc.

şi oceanelor de către marile puteri maritime ale lumii (*Brest*, *La Rochelle* şi *Toulon* în Franţa; *Vladivostok* şi *Murmansk* în Rusia; *Göteborg* şi *Karlskrona* în Suedia etc). Acestea transmit vectorii dezvoltării către spaţiile interioare, de succesul operaţiunilor maritime beneficind în primul rând marile capitale coloniale.

Începând din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea se dezvoltă oraşul industrial, legat mai întâi de resursele carbonifere (în Yorkshire, Anglia), apoi în bazinele Ruhr (Germania), Lorena (Franţa), Silezia (Polonia), Donbass (Rusia)[47], iar de aici în bazinele carbonifere din America de Nord, China şi India. Dezvoltarea oraşelor carbonifere din prima generaţie de centre industriale a fost indisolubil legată mai întâi de cea a transportului feroviar şi naval, care folosea cărbunele ca materie primă, apoi de cea a siderurgiei (Lorena, Valonia, Luxemburg, Ruhr, Silezia, Donbass). Dezvoltarea urbană rapidă (Tabelul 5) şi-a pus însă amprenta asupra caracterului haotic al structurii urbane, după principiul liberei antreprize şi al favorabilităţilor induse de preţurile terenurilor, oraşele primei generaţii de centre industriale prezentându-se ca un mozaic dezordonat de uzine alternând cu cartiere de locuinţe muncitoreşti (individuale sau colective), cu o arhitectură extrem de monotonă. Este şi motivul pentru care aceste perimetre intravilane au fost supuse în majoritatea oraşelor europene, unor ample programe de reconversie spaţială şi funcţională.

Urbanizarea rapidă, neconcordată cu gradul de absorbţie al ecosistemelor urbane a conturat cartiere sărace, afectate de o degradare maximă a calităţii habitatului urban, foarte frecvente mai ales în oraşele latino-americane (unde poartă denumiri ca *favelhas* sau *barrios*), africane (*bidonvilles*-uri) sau asiatice (*shanty-towns*).

Tabelul 5. Evoluţia numerică a unor mari metropole în perioada 1800-1920.

| Oraşul | Populaţia (loc.) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1800 | 1850 | 1909 | 1920 |
| Londra | 865 | 2 363 | 4 536 | 4 483 |
| Paris | 547 | 1 053 | 2 714 | 2 806 |
| Berlin | 172 | 419 | 1 889 | 4 014 |
| New York | 79 | 696 | 3 437 | 5 620 |
| Chicago | - | 30 | 1 699 | 2 702 |
| Glasgow | 77 | 389 | 762 | 1 028 |
| Hamburg | 130 | 132 | 706 | 986 |
| Buenos Aires | 40 | 76 | 821 | 1 577 |

Sursa: Cucu, V., 2001, *Geografia oraşului*, Bucureşti, p. 70.

La antipozi, urbanizarea afost de dată mai recentă şi indisolubil legată de colonizările europene. *Sydney*, primul oraş înfiinţat de englezi în Australia datează din 1788[48]; colonizările au continuat prin înfiinţarea de aşezări cu caracter urban pe coasta

[47] Astăzi în Ucraina.
[48] A fost înfiinţat la 26 ianuarie 1788, aceasta devenind „ziua Australiei".

de sud[49], est[50] şi vest[51], după care au început colonizările în interior prin expediţii organizate tot de englezi, în urma cărora au fost descoperite bogate zăcăminte de aur şi minereuri neferoase, fapt ce a accentuat imigrările şi a pus bazele unei reţele de oraşe miniere. Structura politică iniţială, pe state distincte, a contribuit la concentrarea populaţiei şi a principalelor funcţiuni economice, politice şi de servicii în capitale izolate. Astfel, fiecare stat a evoluat în jurul unei capitale hipertrofiate, dezvoltând o structură urbană de tip macrocefal, capitala dominând net tot restul reţelei urbane. Oraşul *Perth*, de exemplu, este de 37 ori mai mare decât următorul oraş al vestului, *Banbury*; *Adelaide* depăşeşte de 29 ori populaţia celui de-al doilea oraş din Australia de Sud, *Whyalla*; *Melbourne* are de 20 ori talia oraşului secund, *Gelong* etc[52].

## 6. Oraşele din perioada contemporană

Punerea în practică a unor noi concepţii urbanistice destinate să optimizeze organizarea spaţiului intravilan şi să corecteze disfuncţionalităţile survenite pe parcursul timpului ca urmare a dezvoltării urbane haotice a stat la baza individualizării unei noi generaţii, cea a oraşelor contemporane. Aceste necesităţi s-au făcut resimţite încă de la sfârşitul secolului al XIX-lea, când arhitectul britanic Ebenezer Howard (1850-1928) a imaginat un model utopic de „oraş cu grădini”[53], încercând o aplicare în practică a acestuia, lângă Liverpool (Figura 10).

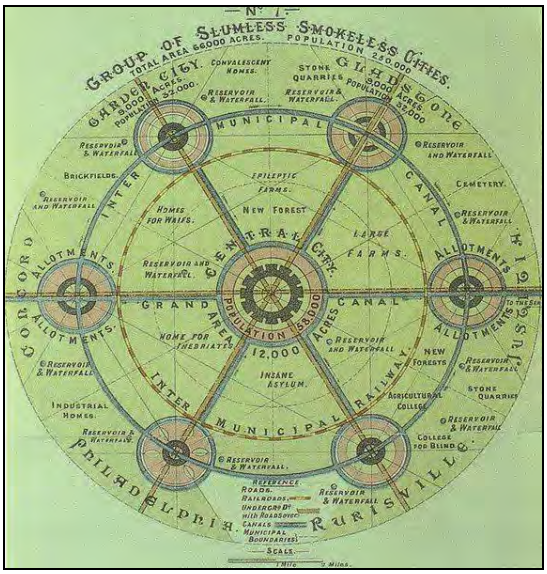



Figura 10. Modelul „oraşului grădină” a lui Ebenezer Howard (1897)
Sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/Ebenezer_Howard

[49] *Melbourne* – 1835, *Adelaide* – 1837.
[50] *Brisbane* – 1825.
[51] *Perth* – 1829.
[52] Rusu, E. (1999), *Geografia continentelor. Australia şi Oceania*, Edit. Didactică şi Pedagogică, Bucureşti.
[53] În lucrarea *Garden cities of tomorrow*, 1902.

Dezvoltarea urbană haotică, generată de avântul industrializării de la începutul secolului XX l-a determinat pe arhitectul francez Tony Garnier (1869-1948) să conceapă în 1905 un model utopic de „oraş muncitoresc".

Optimizarea bilanţului teritorial dintre zonele de locuit, zonele industriale şi cele plantate, a constituit principala preocupare în reconfigurarea spaţiului urban, mai ales după Primul Război Mondial. Pornindu-se de la această premisă, au fost construite în S.U.A. în preajma celui de-al Doilea Război Mondial circa 100 de oraşe cu „centură verde" (green belt towns) în cadrul unei politici coerente în acest sens, promovată în timpul mandatului preşedintelui Franklin D. Roosevelt (1933-1945) (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 97).

O a doua direcţie de acţiune în regândirea spaţiului urban contemporan a avut în vedere optimizarea circulaţiei şi descongestionarea traficului urban. Frank Lloyd Wright propunea în 1935 descentralizarea totală a oraşelor şi promova ideea revenirii la natură, concepţie preluată şi de Eliel Saarinen în 1942, care sugera dărâmarea zonelor insalubre din oraşe şi reconstrucţia zonelor rezidenţiale sub formă de mici nuclee de locuire, răspândite pe suprafeţe mult mai mari (Cucu, 2001, p. 74).

Industrializarea şi supraaglomerarea zonelor centrale ca urmare a concentrării funcţiunilor comerciale şi de servicii a determinat regândirea spaţiului urban după modelul nucleelor multiple, terorie dezvoltată în 1945 de către americanii Ch. Harris şi E.D. Ullman [54]. Oraşele erau concepute pe unităţi de locuire modulare, de tipul cartierelor sau microraioanelor, în care arterele de circulaţie formau un ansamblu ierarhizat, distingându-se clar trei categorii:

I. artere de circulaţie majoră şi de legătură cu exteriorul,
II. artere de legătură între unităţile de locuire, precum şi între acestea şi centru,
III. artere de acces în interiorul unităţilor de locuire (străzi mici, alei pietonale etc).

Similar, Eric Gloeden a conceput un oraş de tip federativ, compus din nuclee de locuire circulare, distincte, fiecare dintre acestea cu funcţiuni diferite (administrative, comerciale şi industriale) iar Noulan Cauchon şi Ricardo C. Humbert au gândit încă din 1925 pentru Ottawa un sistem de circulaţie hexagonal, în fagure, care prezintă avantajul introducerii intersecţiilor sub formă de triunghi (Idem, p. 75).

Fenomenul dezvoltării urbane periferice prin suburbanizare şi periurbanizare a fost dezvoltat încă din 1922 de către britanicul Raymond Unwin care a pus bazele teoretice ale descentralizării oraşelor mari prin apariţia de *oraşe satelit*, cu funcţie de oraşe dormitor. Modelul a fost preluat de către Robert Whitten, care propunea oraşe satelit cu funcţie industrială.

De cealaltă parte a fostei Cortine de Fier, urbanizarea a fost privită ca una dintre principalele forţe motrice ale modernizării societăţii. Industrializarea, care alături de colectivizarea agriculturii se plasa la baza noii arhitecturi sociale, constituiea principalul factor urbigen. S-au dezvoltat astfel oraşele industriale caracteristice spaţiului ex-sovietic, de unde modelul a fost „exportat" şi în statele „frăţeşti", aflate sub sfera de

[54] Harris, Ch., Ullman, E.D. (1945), *The nature of cities*, Readings in urban geography, Chicago.

influenţă ideologică a Moscovei. Dezvoltarea spaţiului intravilan s-a bazat de asemenea pe modelul polinuclear, pe bază de unităţi morfostructurale de tipul cartierelor şi microraioanelor de blocuri muncitoreşti şi locuinţe colective stas, privite ca instrumente de anihilare a personalităţii individuale şi de construire a unor noi raporturi sociale bazate pe relaţii de colectivitate.

În acest registru de evoluţie s-a înscris şi România. Până la mijlocul secolului al XX-lea, cu tot progresul continuu al industriei, România a rămas o ţară rural-agricolă, cu un nivel de urbanizare relativ scăzut (23,4% în 1948), particularităţile geografice ale teritoriului naţional şi istoria frământată a acestei părţi a continentului european au făcut ca societatea românească să conserve caracteristici predominant rurale.

Odată cu procesul de industrializare treptată a României din perioada interbelică, după cum era şi firesc s-a accentuat şi dezvoltarea urbană, manifestată, în primul rând, prin creşterea numărului de oraşe, de la 119 în anul 1912, la 142 în 1930 şi 152 în anul 1948. Aceasta a dus între 1912 şi 1948 la o creştere numerică a populaţiei oraşelor de 1,8 ori, cu un spor mediu anual de 45 000 persoane. Dacă în 1912 Bucureştiul era singurul oraş mare al României, cu peste 341 000 locuitori, până în 1948 acestuia i s-au mai adaugat oraşele Cluj-Napoca, Iaşi, Galaţi şi Timişoara, cu peste 100 000 fiecare, capitala însăşi depăşind un milion de locuitori. Populaţia urbană a crescut de la 16% în 1912 la 23%, în 1948, reprezentând, pentru jumătatea secolului XX, totuşi, un nivel redus de urbanizare. Existau judeţe în care proporţia populaţiei orăşeneşti se situa sub 10% (Gorj, Sălaj, Bistriţa-Năsaud), iar cele mai urbanizate judeţe (Brăila, Constanţa, Cluj, Braşov, Galaţi, Sibiu) aveau între 28 şi 35% populaţie urbană.

În a doua jumătate a secolului XX au avut loc modificări radicale în procesul de dezvoltare economică şi socială a României, în mare parte consecinţă a politicilor ce au fost urmate în acest domeniu. Acestea s-au produs cu intensitate maximă în două perioade de tranziţie: 1950-1960/1962, care a marcat trecerea de la economia capitalistă la cea socialistă, puternic centralizată şi planificată şi cea începută după 1989, de trecere de la economia socialistă la economia de piaţă.

Între 1950 şi 1989, modelul dezvoltării României, ca şi a celorlalte state socialiste central-europene s-a bazat pe industrializarea extensivă, coordonată politic, însoţită de urbanizarea explozivă şi de sistematizarea întregului teritoriu naţional. Sistemul urban naţional s-a consolidat în deceniile VII, VIII şi IX, pe baza imigrărilor din mediul rural şi a declarării de noi oraşe. S-a ajuns astfel la crearea unor structuri echilibrate la nivel judeţean, fiecare judeţ dispunând de un sistem urban propriu. Industrializarea a avut, în etapa respectivă, un rol decisiv în dezvoltarea urbană a ţării, iar *oraşul industrial* a constituit tipul reprezentativ de aşezare urbană, cu o evoluţie ascendentă. Ca urmare, în anul 1986 peste jumătate din populaţia ţării locuia deja în oraşe.

În ansamblu, industrializarea şi urbanizarea postbelică au urmărit şi au realizat, în mare parte, o trecere graduală de la societatea rural-agricolă tradiţională spre o societate urban-industrială a sfârşitului de secol XX. Această evoluţie ascendentă s-a realizat în ritmuri şi forme diferite, şi se exprimă printr-o dinamică specifică şi prin unele particularităţi socio-culturale distincte ale procesului de urbanizare.

În prezent, sistemul urban al României care însumează 320 oraşe se află într-un proces de restructurare, fenomenul urban căpătând dimensiuni şi caracteristici noi. Oraşul industrial, ca tip reprezentativ de aşezare urbană, va fi treptat înlocuit de oraşul polifuncţional şi de servicii; aceste modificări corespund obiectivelor majore de dezvoltare economică şi social-politică a ţării la început de mileniu III şi sunt compatibile cu exigenţele integrării în sistemul urban european.

Capitolul IV

# ROLUL FACTORULUI POLITIC ÎN DEZVOLTAREA URBANĂ. RELAŢIA DECIZII POLITICO-ADMINISTRATIVE – INDUSTRIALIZARE – URBANIZARE

## 1. Contextul social-politic al urbanizării socialiste

Analiza structurii şi organizării spaţiului central şi est-european, scoate în evidenţă urmele planificării centralizate după modelul sovietic care în 1945 fusese deja experimentată de un sfert de secol în U.R.S.S., părând un model viabil pentru a fi implementată şi în statele intrate în sfera sa de influenţă, după Conferinţa de la Yalta. Acest model se baza în esenţă pe o creştere economică ca urmare a dezvoltării hipertrofiate a industriei, îndeosebi a celei grele, pe promovarea clasei muncitoare şi pe investiţiile orientate către apărare, într-un cadru de autarhie în raport de constrângerile economice globale ale momentului. Pe această bază a fost fundamentată la începutul anilor ’60 ai secolului trecut, teoria complexelor suprastatale, concepută de economistul sovietic Emil Borisovici Valev. Potrivit acesteia, integrarea economică nu se putea realiza decât prin specializarea ţărilor pe anumite domenii şi agregarea acestora în complexe macroteritoriale. Unul dintre acestea, ar fi trebuit să fie cel al Dunării de Jos, alcătuit din fostele state socialiste, în care rolul central îi revenea Uniunii Sovietice; România, alături de Bulgaria trebuia să facă parte din categoria ţărilor cu economii specializate în producerea de materii prime şi semifabricate, concepute ca principale pieţe de desfacere pentru produsele cu grad superior de prelucrare din R.D. Germană, Cehoslovacia, Polonia şi Ungaria, ţări aflate în „prima linie”, ce constituiau un fel de zonă tampon cu Europa Occidentală. Integrarea lor economică (asigurată prin C.A.E.R.), politică şi militară (asigurată prin Tratatul de la Varşovia, dar sprijinită masiv prin prezenţa în majoritatea acestor ţări a trupelor militare sovietice) ar fi trebuit să confere viabilitate acestui „complex suprastatal”, transformându-l într-un nucleu deschis pentru aderarea şi a altor state. Numai că degradarea constantă a nivelului de viaţă, asociată cu imixtiunea din ce în ce mai evidentă a politicului în viaţa socială au creat condiţiile declanşării unui întreg lanţ de acţiuni revendicative, atât pe plan social, cât şi politic. Acesta aveau să fie deschise în iunie 1956 prin revolta muncitorilor polonezi din Poznan sub deviza „pâine şi libertate” şi au culminat prin evenimentele din Ungaria din toamna aceluiaşi an şi prin „Primăvara de la Praga” din 1968.

Pe plan politic, reprezentativă este Declaraţia din aprilie 1964, prin care România, care reuşise să se despartă încă din 1958 de „glorioasa armată roşie”, îşi revendica dreptul de a-şi găsi propria sa cale de dezvoltare internă. Se adaugă ruptura sovieto-albaneză şi consecinţele crizei care a afectat relaţiile sovieto-chineze de la începutul celui de-al şaselea deceniu al secolului XX. În acest context de instabilitate, liderii

comunişti sovietici au fost nevoiţi să recurgă la încercări disperate de reformare a sistemului, cum a fost vaga campanie de destalinizare iniţiată de N. Hruşciov cu prilejul celui de-al XXII-lea Congres al P.C.U.S. (oct. 1961) sau „Reforma Kossâghin" din 1966. Eşecul acestora l-a determinat pe Leonid Brejnev să afirme, cu prilejul reunirii Pactului de la Varşovia din iulie 1968, *suveranitatea limitată* a ţărilor din Est, în fapt adevăratul fundament al agregării acestora în „complexul suprastatal" al Dunării de Jos, dar şi al cooperării în cadrul C.A.E.R. sau al Tratatului de la Varşovia.

Dezvoltarea planificată, subordonată factorului politic, controlul statului asupra mijloacelor de producţie şi de schimb, orientarea către o dezvoltare egalitaristă a tuturor unităţilor administrativ-teritoriale, fără a se ţine seama de potenţialul lor diferit şi de specificul fiecăreia, frânarea creşterii metropolelor prin limitarea migraţiilor, dezvoltarea agriculturii pe baze colectiviste, strânsa corelare a producţiei acestor state cu nevoile economice şi militare ale „fratelui mai mare", autarhia şi ruptura de Occident şi programele ambiţioase de dezvoltare şi modernizare economico-socială au constituit fundamentele unei geografii originale care a individualizat şi continuă încă să diferentieze oraşele din Estul Europei.

## 2. Industria şi urbanizarea socialistă

Pe un fond iniţial diferenţiat între Europa Centrală de Nord, industrializată încă din secolele XVIII-XIX (Saxonia, Saxonia-Anhalt şi Berlin în Germania; Silezia şi Lodz-Poznan în Polonia, Cehia – locul 8 mondial ca dezvoltare industrială in 1938), perioada sovietică a introdus schimbări fundamentale, vizibile şi astăzi. Tendinţa generală a fost aceea de uniformizare a dezvoltării industriale, fapt care a generat individualizarea a două tipuri de regiuni industriale:

*Regiuni industriale anterioare anului 1945*, localizate in cele trei state ale Europei centrale nordice, după un triunghi întins de la Lodz şi Varşovia la Halle, Praga şi Bratislava. La acestea se adaugă centrele urbane naţionale şi regionale (Zagreb, Braşov, Ploieşti, Brno, Gyor, Poznan). Cele mai mari concentrări industriale se întâlneau în Silezia Superioară şi în periferia întinsă a Budapestei.

*Noile regiuni industriale* au fost localizate foarte aproape de frontiera sovietică sau în zonele estice ale statelor fostului Bloc comunist, mai puţin dezvoltate industrial la acea dată: complexul siderurgic Ekostahl de la *Eisenhüttenstadt* a fost amplasat pe malul stâng al Oderului, ca un simbol al noilor relaţii între R.D.G. şi Polonia; *Košice* aproape de frontiera Slovaciei cu U.R.S.S. sau *Galaţi* pe Dunărea inferioară, ca o consecinţă a preocuparilor legate de apărare şi de dezvoltare pe baza materiilor prime importate din U.R.S.S. (fier de la Krivoj-Rog şi Kursk, cărbune din Donbass). Tot în această categorie se mai înscriu centrele industriale *Kremcikovi*, aproape de Sofia, *Nowa Huta*, lângă Cracovia sau *Dunajujvaros*, pe malul drept al Dunării, în aval de Budapesta.

Fracturile politice sovieto-iugoslavă şi sovieto-albaneză deşi au menţinut linia generală de dezvoltare autarhică şi centralizată a industriei celor două ţări, au imprimat spaţiului balcanic anumite particularităţi. Preocupările defensive, manifestate de această

dată într-un cadru de protecţie antisovietică, explică dezvoltarea unor centre industriale din Bosnia (*Zenica*, *Sarajevo*), Macedonia (*Skopje*), Muntenegru (*Titograd*, *Niksik*), sau a complexului militaro-industrial de la *Elbasan* (Albania). Tot ca urmare a politicii de autarhie economică, o serie de mari complexe industriale au fost amplasate în proximitatea resurselor de materii prime: *Lauchhammer* şi *Hoyerswerda* în apropierea zăcămintelor de lignit de la Cottbus, cuprul la *Legnica-Glogow* în Silezia şi gaze naturale la *Pulawy-Lublin* (în Polonia) sau cazul oraşelor *Most, Litvinov* şi *Ostrov* dezvoltate pe baza resurselor de huilă din nord-vestul Cehiei.

Integrarea în sistemul productiv sovietic s-a reflectat şi în configuraţia reţelelor de transport feroviar, a celor de distribuţie a energiei electrice, a conductelor de petrol şi gaze, în lungul cărora au fost construite rafinării şi unităţi petrochimice: *Leuna* şi *Schwedt* în R.D.G., *Plock* la nord de Varşovia, *Zaluzi* la nord de Praga, *Bratislava* pe Dunăre, în Slovacia, *Leninvaros* în nord-estul Ungariei şi *Százhalombata* la sud de Budapesta (Figura 11).

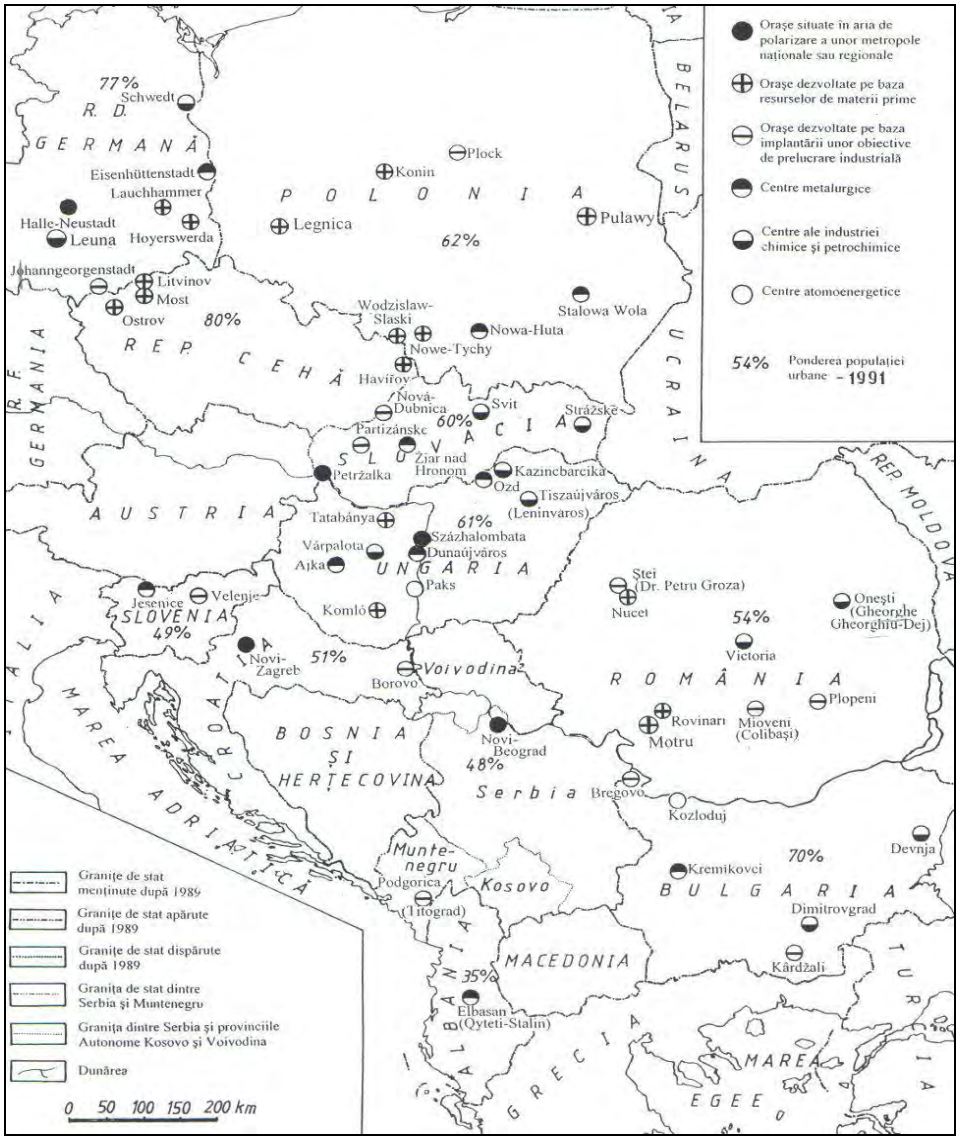



Figura 11. Oraşe constituite pe baza industrializării socialiste.

## 3. Particularităţile urbanizării socialiste

Urbanizarea a progresat rapid după 1945, fiind construite aproape 60 de oraşe noi, fie în apropierea unor nuclee industriale deja existente, fie pe loc gol, ca urmare a implantării unor investiţii noi (Figura 12).

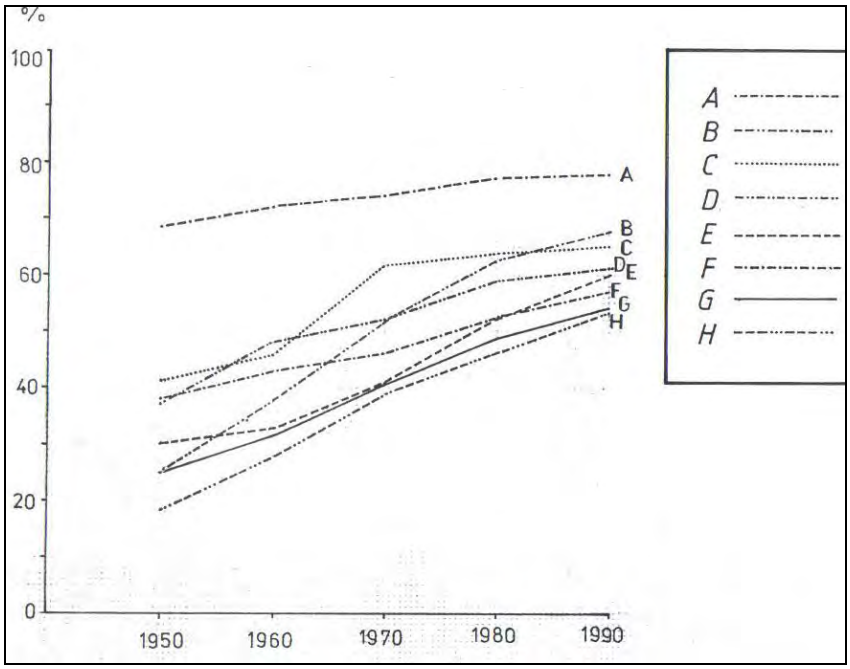



Figura 12. Evoluţia populaţiei urbane în fostele state socialiste.

În cele mai multe cazuri, noile investiţii industriale au fost localizate în oraşe mici, cu funcţie predominant agricolă sau comercială (târguri) sau chiar în aşezări rurale, fapt ce a determinat o creştere demografică explozivă a acestora ca urmare a fluxurilor migratorii şi investirea cu statut urban. Altele sunt replici muncitoreşti ale unor „oraşe aristocrate", vechi centre culturale, istorice sau religioase, construite mai ales pentru a schimba imaginea acestora în conştiinţa locuitorilor. Este cazul oraşelor dedublate, ca *Nowa Huta*, „faţa proletară" a Cracoviei, vechi centru istoric şi religios al Poloniei, sau a unor oraşe precum *Halle-Neustadt*, *Nowe Tychy, Novi-Zagreb, Novi Beograd, Petržalka* (lângă Bratislava) sau *Százhalombata*, în fapt adevărate „oraşe din oraş", cartiere muncitoreşti ale unor centre urbane de tradiţie. Un peisaj urban uniform şi monoton, constituit din mari clădiri din prefabricate, inspirat după modelul oraşelor sovietice. Oraşe industriale şi muncitoreşti, considerate „vitrine" ale regimului politic comunist şi „laboratoare" pentru noile raporturi sociale.

Pe de altă parte, regiunile geostrategice din centrul Europei au adăpostit peste 50 de oraşe-garnizoană ca şi zeci de câmpuri militare de antrenament. Densitatea maximă a acestora a fost atinsă în R.D.G., în jurul Berlinului, în Brandemburg, în Meklemburg şi în Saxonia.

O altă categorie o formează oraşele dezvoltate pe baza funcţiei politico-administrative, investirea acestora cu rolul de centre administrative atrăgând automat şi implantarea de obiective industriale. Este cazul unor oraşe precum *Galaţi*, *Târgovişte* sau *Călăraşi*, pentru a da doar trei exemple de centre urbane româneşti care au cunoscut o dezvoltare explozivă în deceniile 6-7 ale secolului trecut, ca urmare a investirii lor cu statutul de centru regional (în 1950), respectiv de centre judeţene (în 1968), fapt ce a constituit unul dintre argumentele decisive în amplasarea aici a unor mari obiective industriale.

Caracteristica comună a tuturora este dată însă de intensa degradare a patrimoniului urban, insuficienţa dotărilor cu caracter de servicii şi de agrement, de uniformitatea periferiilor, ce impun costuri ridicate de întreţinere (Figura 13). Astfel, din punct de vedere al infrastructurii, al gradului de dotare tehnico-edilitară şi al modului de viaţă urban în general, multe din aceste oraşe sunt departe de a îndeplini normele minimale admise atât de standardele europene, cât şi, recent, de legislaţia românească (Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a IV-a – Reţeaua de localităţi.

Figura 13. Imagine din Motru (jud. Gorj).

Modelul spaţial sovietic a produs structuri teritoriale economice fără îndoială slab dezvoltate şi dependente, dar a servit cadrul şi al unei reale modernizări pentru aceste state lipsite de tradiţie industrială şi de o infrastructură urbană dezvoltată. În acest sens, principalii indicatori economico-sociali din fostele ţări socialiste în preajma anului revoluţionar 1989, plasa România pe ultimul loc (Tabelul 6).

Tabelul 6. Indicatorii economico-sociali de bază din fostele state socialiste în preajma anului 1989.

| Statul | Creşterea anuală a PIB | | | Nivelul de viaţă (1987) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PIB / loc. USD | 1981-85 (%) | 1986-88 (%) | Autoturisme/ 1 000 loc. | Telefoane / 1 000 loc. | Populaţie activă în agricultură (%, 1988) | Intrepr. private (% din PIB) | Exporturi (% din PIB 1988) | Grad de urbanizare (% - 1991 *1983) |
| U.R.S.S. | 5 552 | 1,7 | 2,3 | 50 | 124 | 21,7 | 2,5 | 6,8 | 64,8* |
| Bulgaria | 5 633 | 0,8 | 1,9 | 127 | 248 | 19,5 | 8,9 | 23,0 | 70 |
| **Cehoslovacia** | 7 603 | 1,2 | 1,5 | 182 | 246 | 12,1 | 3,1 | 19,7 | 66,7* |
| **R.D.G.** | 9 361 | 1,9 | 1,7 | 206 | 233 | 10,2 | 3,5 | 13,7 | 77* |
| Ungaria | 6 491 | 0,7 | 1,5 | 153 | 152 | 18,4 | 14,6 | 14,7 | 61 |
| Polonia | 5 453 | 0,6 | 1,0 | 74 | 122 | 28,2 | 14,7 | 6,4 | 62 |
| Romania | 4 117 | -0,1 | 0,1 | 11 | 111 | 28,5 | 2,5 | 11,2 | 54 |

Sursa: Fetjö François (1997), *La fin des democraties populaires. Les chemins du post-communisme*, Edit. du Seuil, Paris.

## 4. Urbanizarea de tip socialist în România

După cum s-a mai arătat, din punct de vedere calitativ, categoria urbană cu cele mai evidente trăsături rurale este reprezentată de oraşele noi, acele aşezări care au căpătat statut urban în decursul secolului XX şi mai ales cele care au fost investite cu această calitate după 1945, în condiţiile unei industrializări forţate, ce a determinat importante fluxuri migratorii din mediul rural. Această urbanizare supradimensionată, coordonată politic, nu a fost corelată cu gradul de absorbţie al sistemelor urbane, dezvoltarea rapidă şi într-un perpetuu program de austeritate conducând la grave disfuncţionalităţi la nivelul structurilor structurilor intravilane, concretizate în principal într-o neconcordanţă între dezvoltarea fondului construit şi infrastructură. Pe de altă parte, se pune problema dacă schimbarea statutului unei aşezări rurale prin includerea sa în categoria oraşelor are într-adevăr un impact major asupra dinamicii aşezărilor respective, dacă o comună ridicată la rang de oraş va cunoaşte o dezvoltare mai accentuată decât dacă ar evolua în continuare ca aşezare rurală. În acest sens, a fost analizată evoluţia oraşelor invesite cu acest statut după 1945 (Figura 14), care au fost grupate în cinci categorii:

1. Aşezări declarate oraşe între anii 1945 şi 1968, pe fondul socialismului de tip sovietic, concretizat şi în organizarea administrativ-teritorială, pe regiuni şi raioane, inspirată după modelul sovietic.

Această categorie grupează cel mai mare număr de oraşe: 56[55]. Dintre ele, doar 12 (21,4%) au înregistrat evoluţii ascendente în ierarhia urbană, detaşându-se *Oneşti* (al cărui salt a fost de 49 de locuri) şi *Zărneşti* (47 de locuri), ca urmare a amplasării unor obiective ale industriei petrochimice, respectiv ale industriei constructoare de maşini. La polul opus, scăderi dramatice de populaţie s-au înregistrat în cazul unor oraşe din vestul ţării, pe fondul natalităţii reduse, specifice pentru Banat şi Crişana şi a emigrării unei părţi a populaţiei active fie către oraşele mari (Timişoara, Arad, Oradea, Satu Mare, Baia Mare), fie în străinătate. Reprezentativ în acest sens este cazul oraşelor *Nucet* (dezvoltat pe baza exploatărilor miniere, unul din puţinele oraşe româneşti fără acces la calea ferată, a cărui populaţie a scăzut de 3,5 ori, pierzând 156 de locuri în ierahia urbană naţională) şi *Vaşcău* (scădere cu 32,5% a populaţiei, concretizată în pierderea a 104 locuri în ierarhia urbană), ambele făcând parte din categoria oraşelor mici, cu un profil funcţional dominat de industria extractivă. Acestora li se adaugă oraşele *Nădlac* şi *Jimbolia* (puncte de vamă), *Ineu*, *Câmpeni*, *Sânnicolau Mare*, *Ştei*, *Huedin* şi *Vişeu de Sus*, toate din categoria oraşelor mici, agroindustriale, care pe fondul unor evoluţii demografice relativ stagnante, au pierdut poziţii importante în sistemul urban (între 22 şi

[55] Agnita, Anina, Azuga, Băicoi, Băile Herculane, Băile Olăneşti, Bălan, Bicaz, Bocşa, Borsec, Breaza, Buşteni, Buziaş, Călan, Câmpeni, Câmpia Turzii, Cisnădie, Codlea, Comăneşti, Copşa Mică, Covasna, Cristuru Secuiesc, Cugir, Eforie, Huedin, Ineu, Jimbolia, Luduş, Lupeni, Marghita, Moldova Nouă, Moreni, Motru, Nădlac, Negreşti-Oaş, Nucet, Ocna Mureş, Oneşti, Oţelu Roşu, Petrila, Râşnov, Rupea, Săcele, Sângeorz-Băi, Sânnicolau Mare, Simeria, Slănic Moldova, Sovata, Ştei, Topliţa, Uricani, Vaşcău, Victoria, Vişeu de Sus, Vulcan, Zărneşti.

51 de locuri).

O altă categorie de oraşe care au înregistrat regrese evidente ale poziţiei în sistemul urban o formează unele oraşe miniere: fie din Depresiunea Petroşani (*Petrila* şi *Lupeni*), fie din Munţii Banatului (*Anina*, *Moldova Nouă*), în aceste cazuri declinul activităţilor miniere nefiind susţinut de o reconversie eficientă a forţei de muncă în alte activităţi.

Oraşele turistice, deşi unele au avut o traiectorie demografică ascendentă, au înregistrat aproape în totalitate căderi importante în ierarhia urbană (*Azuga*, *Băile Herculane*, *Băile Olăneşti*, *Borsec*, *Breaza*, *Buşteni*, *Buziaş*, *Covasna*, *Eforie*, *Slănic Moldova* şi *Sovata*). Evoluţie descendentă au înregistrat şi unele oraşe industriale situate în vecinătatea unor metropole regionale (cazul oraşelor *Rupea* şi *Săcele* din apropierea Braşovului, a *Cisnădiei* din vecinătatea Sibiului etc.) sau a unora cu industrie deosebit de poluantă a cărei reconversie a impus disponibilizări (*Copşa Mică*, *Bicaz*).

2. Aşezări declarate oraşe în 1968, în condiţiile „desprinderii" de U.R.S.S. şi trecerii la o nouă organizare administrativ-teritorială, având ca unitate de bază judeţul.

Acest moment marchează începutul unei perioade de tranziţie la nivelul sistemului urban românesc, ca urmare detaşării unor oraşe cu evoluţii diferenţiate prin ritm, fapt ce a condus la modificări ale relaţiilor dintre centrele urbane. Din cele 48 oraşe ale acestei categorii[56], doar 13 au înregistrat evoluţii pozitive la nivelul ierarhiei urbane. Dintre acestea se detaşează *Năvodari*, cu un salt exploziv de 129 de locuri în ierarhia urbană şi o creştere de aproape 5,5 ori a populaţiei ca urmare a conturării funcţiei sale industriale şi portuare prin amplasarea aici a unor importante investiţii de interes naţional şi *Târgu Frumos* (ridicat pentru a doua oară la rang de oraş, după ce-şi pierduse această calitate in 1950), care pe fondul unei dublări a populaţiei în numai 30 de ani (creştere de 2,5 ori) a urcat 69 de trepte în ierarhia urbană, pe fondul diversificării profilului său industrial ce a condus la transformarea acestui oraş într-un veritabil centru de convergenţă locală pentru spaţiul dintre Paşcani şi Iaşi. Şi în cazul acestei categorii, cea mai mare parte a oraşelor (73% din total) au avut, pe parcursul evoluţiei lor ca centre urbane, o dinamică regresivă concretizată în căderi la nivelul ierarhiei urbane însoţite, în unele cazuri, şi de diminuări de populaţie (*Cavnic*, *Chişineu-Criş*, *Curtici*, *Ocna Sibiului*, *Vânju Mare* şi *Zlatna*).

3. Aşezări declarate oraşe între 1968 şi 1989, perioadă caracterizată printr-o relativă stabilitate la nivelul structurilor administrativ-teritoriale.

În această perioadă a fost declarat doar un singur oraş: *Rovinari*, centru minier din Bazinul Olteniei, ce a cunoscut o dinamică pozitivă, concretizată printr-un salt de 58 de locuri în ierarhia urbană şi printr-o creştere cu 58,5% a numărului de locuitori. Oraşul a

[56] Aleşd, Baia de Aramă, Băile Tuşnad, Baraolt, Beclean, Bereşti, Boldeşti-Scăeni, Borşa, Brezoi, Buftea, Cavnic, Cehu Silvaniei, Chişineu-Criş, Comarnic, Costeşti, Curtici, Darabani, Deta, Drăgăneşti-Olt, Făurei, Fieni, Filiaşi, Hârlău, Horezu, Întorsura Buzăului, Jibou, Năvodari, Negreşti, Novaci, Ocna Sibiului, Pâncota, Plopeni, Săveni, Sebiş, Şegarcea, Ţăndărei, Târgu Bujor, Târgu Cărbuneşti, Târgu Frumos, Târgu Lăpuş, Tăşnad, Ţicleni, Titu, Topoloveni, Vânju Mare, Videle, Vlăhiţa, Zlatna.

fost constituit administrativ prin decretul prezidenţial 367/09.12.1981, ca urmare a unirii satelor Rovinari, com. Bălteni, (în care fusese înglobat în 1968, satul Poiana) şi Roşia-Jiu, din com. Fărcăşeşti, ambele în jud. Gorj.

4. Aşezări declarate oraşe în anul 1989, în condiţiile degradării sistemului politic comunist şi a unei relative turbulenţe la nivelul evoluţiei sistemului urban.

Această categorie grupează 23 de centre de polarizare locală, majoritatea cu funcţie agroindustrială[57]. Decizia investirii acestora cu statut de oraş a fost adoptată cu intenţia de a echilibra noile fenomene social-economice apărute la nivel regional şi de a consolida unele sisteme urbane judeţene (Buzău, Călăraşi, Brăila, Giurgiu) (Ianoş, Tălângă, 1994, p. 31). Evoluţia lor ca centre urbane a fost marcată însă de consecinţele economice şi sociale ale tranziţiei de la economia centralizată la economia de piaţă. În aceste condiţii, cea mai mare parte dintre acestea au avut o evoluţie oscilantă, concretizată prin stagnări sau uşoare diminuări de populaţie. O situaţie oarecum distinctă o prezintă oraşul *Mioveni*, cel mai mare şi cel mai dinamic din această categorie (salt de 30 de locuri în ierarhia urbană, pe fondul unei creşteri a populaţiei cu 66,2%), determinante în acest sens fiind investiţiile din cadrul uzinei de autoturisme „Dacia". Evoluţii pozitive au înregistrat şi oraşele *Bumbeşti-Jiu* şi *Aninoasa* (miniere), *Avrig*, *Ovidiu* şi *Nehoiu* (cu funcţie predominant industrială), *Ianca* şi *Scorniceşti* (oraşe agroindustriale).

5. Aşezări declarate oraşe în perioada de tranziţie (1990-2007), în condiţiile declinului economico-social determinat de trecerea la economia de piaţă (Figura 15).

Cea mai nouă categorie de oraşe, decretate în condiţiile declinului economico-social postcomunist, include 59 centre de polarizare locală, care prin statutul de oraş ar putea contribui la o revitalizare a zonelor rurale limitrofe. *Făget* şi *Teiuş* au intrat în categoria centrelor urbane în 1994, *Baia de Arieş* în 1997, iar *Geoagiu* şi *Otopeni*[58] în 2000. O adevărată explozie a reţelei urbane s-a înregistrat în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2002 - 1 iulie 2007, după intrarea în vigoare a legii privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional, când au fost declarate 54 oraşe noi[59].

---

[57] Aninoasa, Avrig, Basarabi, Bolintin Vale, Budeşti, Bumbeşti-Jiu, Dărmăneşti, Fundulea, Ianca, Iernut, Însurăţei, Lehliu-Gară, Mihăileşti, Mioveni, Negru Vodă, Nehoiu, Ovidiu, Piatra Olt, Pogoanele, Scornicești, Seini, Tălmaciu, Valea lui Mihai.

[58] Otopeni a fost declarat oraş prin Legea 2/1989, ulterior reintrând în categoria aşezărilor rurale.

[59] Pecica şi Sântana (jud. Arad), Ştefăneşti (jud. Argeş), Săcuieni (jud. Bihor), Bucecea, Flămânzi şi Ştefăneşti (jud. Botoşani), Ghimbav (jud. Braşov), Pătârlagele (jud. Buzău), Băneasa (jud. Constanţa), Răcari (Jud. Dâmboviţa), Bechet şi Dăbuleni (jud. Dolj), Turceni şi Tismana (jud. Gorj), Amara, Căzăneşti şi Fierbinţi-Târg (jud. Ialomiţa), Podu Iloaiei (jud. Iaşi), Bragadiru, Chitila, Măgurele, Pantelimon, Popeşti-Leordeni şi Voluntari (jud. Ilfov), Dragomireşti, Săliştea de Sus, Şomcuta Mare, Tăuţii-Măgherăuş, Ulmeni (jud. Maramureş), Miercurea Nirajului, Sărmaşu şi Sângeorgiu de Pădure (jud. Mureş), Roznov (jud. Neamţ), Potcoava (jud. Olt), Ardud şi Livada (jud. Satu Mare), Săliştea şi Miercurea Sibiului (jud. Sibiu), Broşteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Liteni, Milişăuţi, Salcea şi Vicovu de Sus (jud. Suceava), Ciacova, Gătaia şi Recaş (jud. Timiş), Murgeni (jud. Vaslui), Băbeni, Bălceşti şi Berbeşti (în jud. Vâlcea).

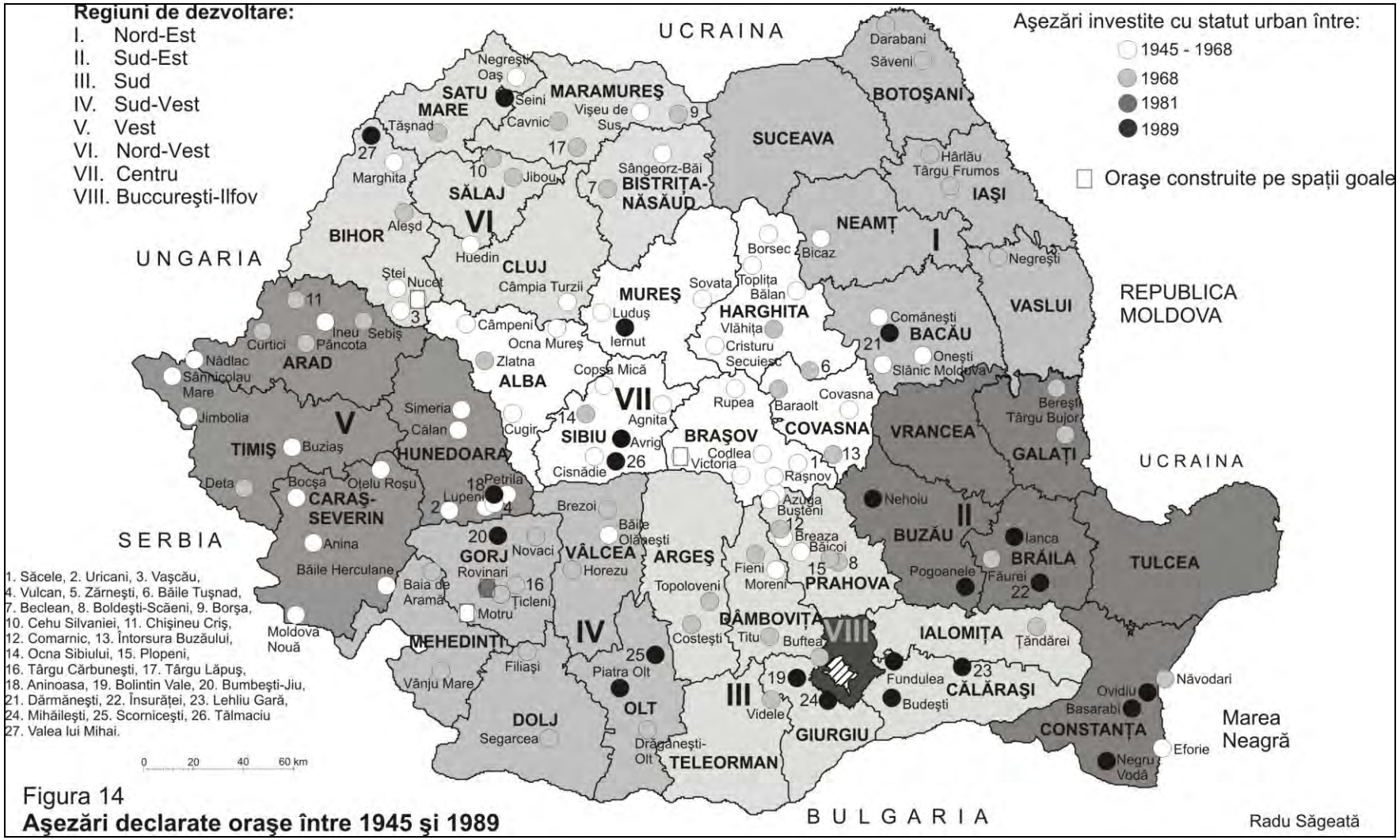
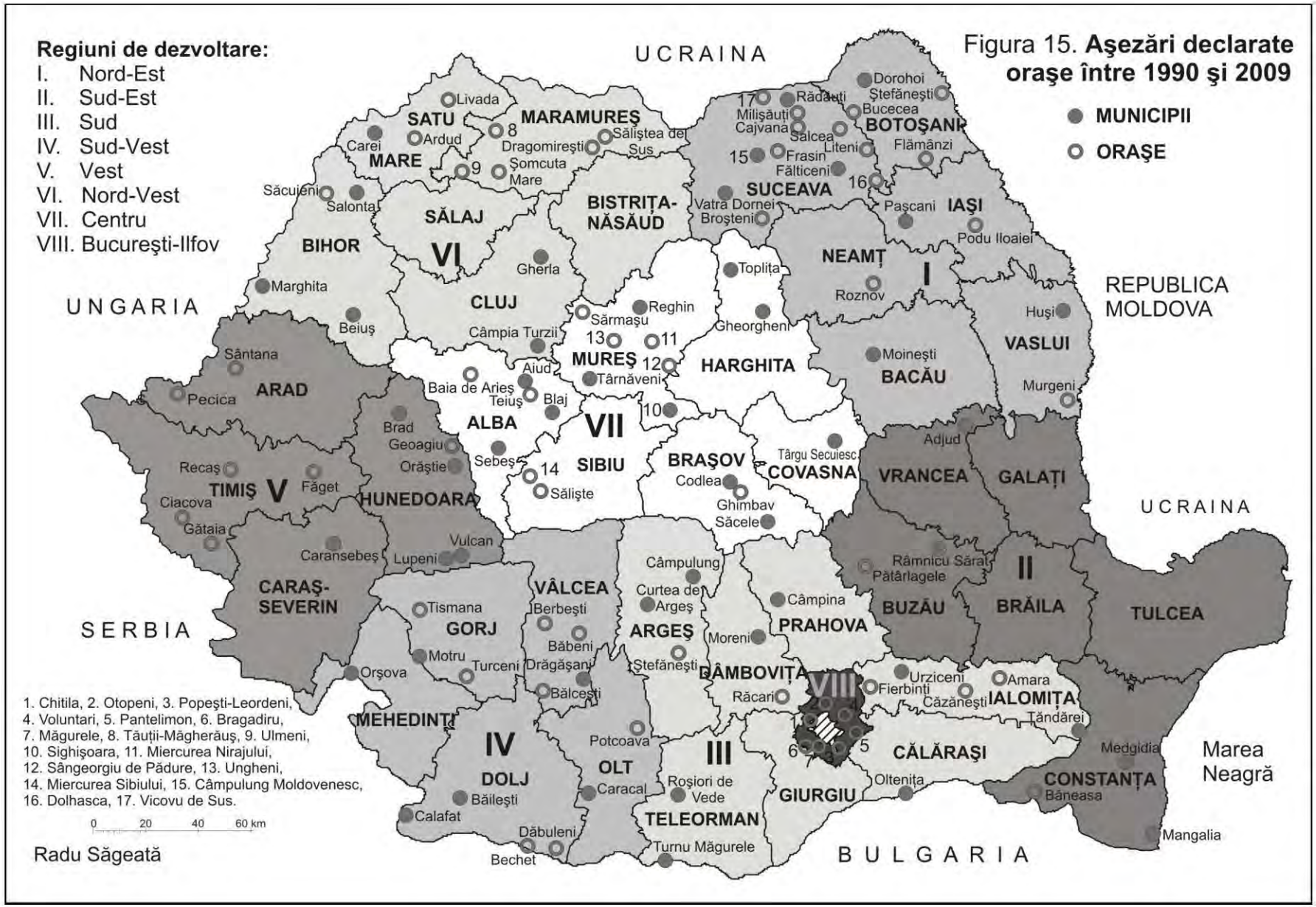



Figura 14
**Aşezări declarate oraşe între 1945 şi 1989**


Regiuni de dezvoltare:
I. Nord-Est
II. Sud-Est
III. Sud
IV. Sud-Vest
V. Vest
VI. Nord-Vest
VII. Centru
VIII. Bucureşti-Ilfov
Figura 15. Aşezări declarate oraşe între 1990 şi 2009
MUNICIPII
ORAŞE
UCRAINA
REPUBLICA MOLDOVA
UNGARIA
SERBIA
BULGARIA
Marea Neagră
Livada
SATU MARE
Ardud
Carei
MARAMUREŞ
Dragomireşti
Săliştea de Sus
Şomcuta Mare
Săcuieni
Salonta
BIHOR
SĂLAJ
VI
Marghita
Beiuş
Gherla
CLUJ
Câmpia Turzii
Sărmaşu
Reghin
BISTRIŢA-NĂSĂUD
Dorohoi
Ştefăneşti
Bucecea
Milişăuţi
Cajvana
Rădăuţi
BOTOŞANI
Salcea
Liteni
Flămânzi
Frasin
Fălticeni
SUCEAVA
Vatra Dornei
Broşteni
Paşcani
IAŞI
Podu Iloaiei
NEAMŢ
I
Roznov
Huşi
Toplita
Gheorgheni
HARGHITA
MUREŞ
Târnăveni
Aiud
Baia de Arieş
Teiuş
Blaj
Moineşti
BACĂU
VASLUI
Murgeni
Sântana
ARAD
Pecica
Brad
Geoagiu
Orăştie
ALBA
VII
Sebeş
SIBIU
Sălişte
BRAŞOV
Codlea
Ghimbav
Săcele
Târgu Secuiesc
COVASNA
Adjud
VRANCEA
GALAŢI
Recaş
TIMIŞ
V
Făget
Ciacova
Gătaia
HUNEDOARA
Caransebeş
Vulcan
Lupeni
CARAŞ-SEVERIN
Câmpulung
Curtea de Argeş
VÂLCEA
Berbeşti
Băbeni
Tismana
GORJ
Motru
Turceni
Drăgăşani
Orşova
Bălceşti
ARGEŞ
Ştefăneşti
Moreni
Câmpina
PRAHOVA
DÂMBOVIŢA
Răcari
VIII
Urziceni
Fierbinţi
Amara
Căzăneşti
IALOMIŢA
Târgu Jiu
MEHEDINŢI
IV
DOLJ
Băileşti
Calafat
Potcoava
OLT
Caracal
Dăbuleni
Bechet
III
Roşiori de Vede
TELEORMAN
Turnu Măgurele
GIURGIU
CĂLĂRAŞI
Oltenita
Rîmnicu Sărat
Pătârlagele
BUZĂU
II
BRĂILA
TULCEA
Tăndărei
Medgidia
CONSTANŢA
Băneasa
Mangalia
1. Chitila, 2. Otopeni, 3. Popeşti-Leordeni,
4. Voluntari, 5. Pantelimon, 6. Bragadiru,
7. Măgurele, 8. Tăuţii-Măgheruş, 9. Ulmeni,
10. Sighişoara, 11. Miercurea Nirajului,
12. Sângeorgiu de Pădure, 13. Ungheni,
14. Miercurea Sibiului, 15. Câmpulung Moldovenesc,
16. Dolhasca, 17. Vicovu de Sus.
0 20 40 60 km
Radu Săgeată

Din punct de vedere funcţional, acestea se caracterizează printr-o evidentă eterogenitate: *Otopeni*, *Teiuş* şi *Bechet* sunt specializate mai ales în domeniul transporturilor; *Baia de Arieş*, *Berbeşti* sau *Tăuţii-Măgherăuş* s-au dezvoltat ca centre miniere; *Băbeni*, *Miercurea Nirajului*, *Sărmaşu*, *Săcuieni* şi *Potcoava* sunt centre de extracţie a hidrocarburilor; *Turceni* şi *Sângeorgiu de Pădure* îşi datorează dezvoltarea unor mari termocentrale, iar *Amara* şi *Geoagiu* sunt staţiuni balneoclimaterice. *Ghimbav* şi *Roznov* s-au dezvoltat pe linia activităţilor industriale (construcţii de maşini, respectiv industrie chimică), *Ardud*, *Recaş* şi *Sântana* sunt importante centre viticole, iar *Cajvana*, *Ciacova* şi *Gătaia* sunt centre zootehnice. Majoritatea noilor oraşe au însă funcţii agricole şi agro-industriale, asociate în unele cazuri cu exploatarea lemnului (*Făget*, *Frasin*), pomicultură (*Liteni*, *Pătârlagele*), viticultură, creşterea animalelor sau activităţi meşteşugăreşti şi turism (*Vicovu de Sus*, *Dolhasca*, *Tismana* etc).

Potenţialul de poziţie este de asemenea diferenţiat, unele fiind situate în arii profund rurale (*Făget*, *Baia de Arieş*, *Băbeni*, *Bălceşti*, *Dăbuleni*, *Tismana*), altele în proximitatea unor nuclee urbane polarizatoare (reprezentative în acest sens fiind noile centre urbane din jurul Capitalei). Marea majoritate a noilor oraşe provin din comune cu multe sate, fapt ce indică un grad accentuat de dispersie a populaţiei pe fondul unui nivel relativ scăzut de dotare tehnico-edilitară.

Analiza comparativă a celor 7 categorii de aşezări declarate oraşe pe parcursul secolului XX nu evidenţiază o corelaţie clară între vechimea centrelor urbane şi dinamica acestora, evoluţia lor fiind condiţionată în primul rând de specificul funcţional şi de localizarea investiţiilor cu caracter industrial. Astfel, oraşele turistice au înregistrat, în condiţiile unor creşteri moderate ale numărului de locuitori, evoluţii regresive la nivelul ierahiei urbane[60]. Cele mai evidente involuţii le-au avut însă unele oraşe agroindustriale şi de servicii din vestul ţării (*Nucet*, *Vaşcău*, *Chişineu Criş*, *Curtici*, *Jimbolia* etc.) şi unele centre miniere, cu exploatări închise (*Anina*, *Lupeni*, *Petrila* etc.) sau oraşe cu industrie deosebit de poluantă (*Copşa Mică*, *Bicaz*). La polul opus se detaşează un grup de câteva centre urbane ce au înregistrat o dezvoltare explozivă ca urmare a impactului unor investiţii de importanţă naţională, reprezentative în acest sens fiind *Năvodari*, *Oneşti* şi *Mioveni*. În aceste cazuri, nu calitatea de centre urbane a fost determinantă pentru evoluţia respectivelor aşezări, ci aceea de centre industriale. Vulnerabilitatea acestora, mai ales în cazul celor monoindustriale, ale căror dinamică este condiţionată de o singură unitate industrială este evidentă, fiind demonstrată prin modelul de evoluţie a unor oraşe ca *Victoria* (specializat în industria chimică); *Călan*, *Oţelu Roşu* şi *Vlăhiţa* (centre siderurgice), *Cugir* (construcţii de maşini) etc. În oraşul Oţelu Roşu existau în anii 1970-1975 circa 5 600 salariaţi, dintre care 4 400 (78,6%) erau salariaţii Uzinei Siderurgice. Impactul acesteia asupra aşezărilor rurale limitrofe era evident: aproximativ 1 400 salariaţi (31,8% din total) erau navetişti; oraşul, situat aproximativ în centrul Culoarului Bistrei constituind un veritabil nucleu de convergenţă locală pentru spaţiul rural din nord-

[60] Reprezentative în acest sens sunt Băile Govora, Băile Herculane, Băile Olăneşti, Buşteni, Buziaş, Călimăneşti, Covasna, Eforie, Predeal, Slănic Moldova, Techirghiol.

vestul judeţului Caraş-Severin. În prezent, din cei aproximativ 3 000 salariaţi ai acestei uzine, doar 500 lucrează efectiv, restul fiind în şomaj tehnic.

Pe de altă parte, calitatea fondului construit, nivelul dotărilor tehnico-edilitare şi de servicii situează multe dintre cartierele periferice ale acestor oraşe sub normele minime admise de igienă şi confort. Oraşul *Valea lui Mihai*, de exemplu, nu dispune de un sistem propriu de canalizare, apele reziduale fiind deversate în pârâul Mouca. Aceeaşi situaţie se regăseşte şi în cazul unor cartiere periferice situate în oraşe mijlocii sau mari, dezvoltate exploziv după 1965, cele care au devenit reşedinţe de judeţ în 1968 fiind reprezentative.

Nici vechimea ca aşezare umană, nici cea ca oraş nu este relevantă pentru dinamica centrelor urbane. Oraşul *Victoria*, ale cărui baze au fost puse între 1949 şi 1953 îşi datorează atât geneza cât şi întreaga evoluţie Combinatului chimic ce prelucrează gazul metan; *Plopeni*, construit după 1940, a fost alcătuit iniţial din locuinţe de serviciu pentru salariaţii Uzinei Mecanice, ambele oraşe depăşind în perioada economiei centralizate 10.000 loc., iar *Rovinari*, construit în 1981 prin unirea a 3 sate (Rovinari, Poiana şi Roşia-Jiu) ca urmare a intensificării exploatărilor miniere din zonă, are peste 12 000 locuitori. La polul opus se situează aşezări menţionate încă din perioada romană (*Zlatna* a fost ridicat la rangul de „municipium" în anul 200, în timpul împăratului Septimius Sever) (Ghinea, 1998, III, p. 436) sau medievală (*Rupea*, *Baia de Aramă*, *Huedin*, *Solca*, *Baraolt* etc.) ce au înregistrat în ultimul secol evoluţii stagnante sau chiar regresive.

Din categoria aşezărilor care şi-au pierdut temporar statutul urban (Figura 16), doar *Târgu Frumos* şi *Hârlău* au înregistrat evoluţii pozitive atât sub aspect demografic (creşteri de 2,5 respectiv 2 ori) cât şi la nivelul ierarhiei urbane (cu 69 şi 39 locuri).

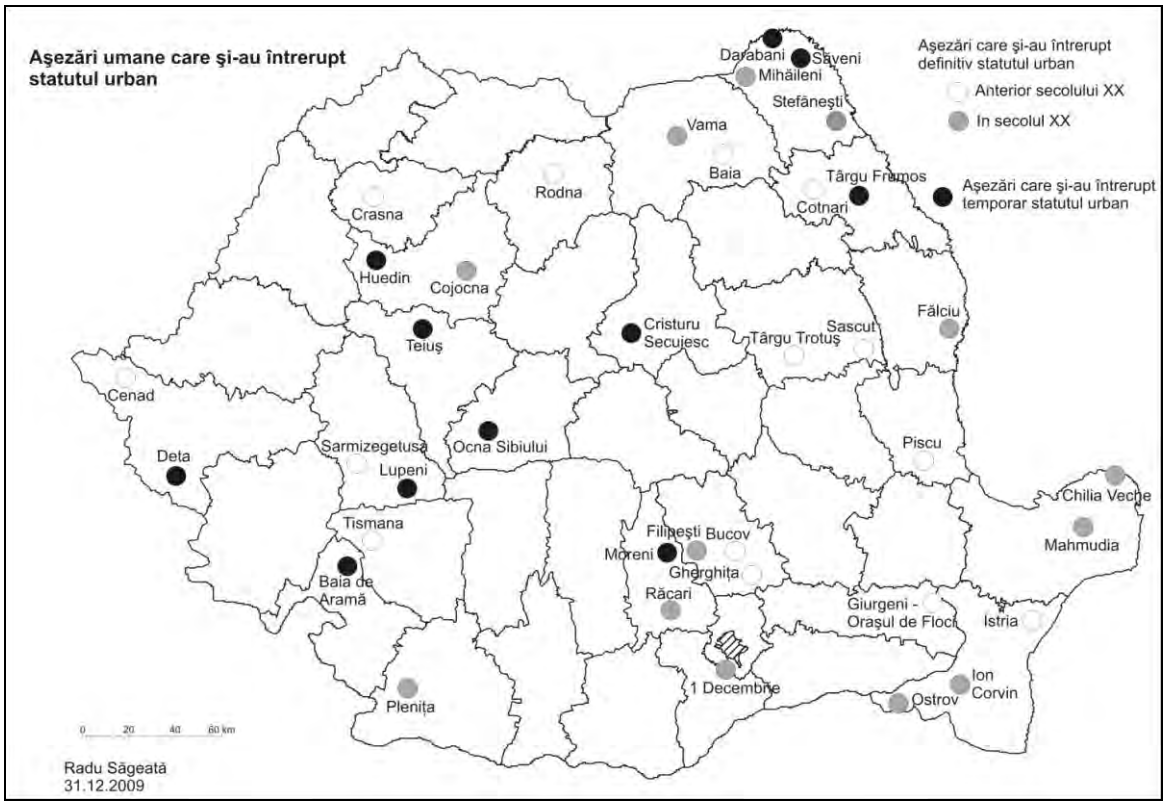


Figura 16. Aşezări care şi-au întrerupt statutul urban.

În concluzie, se poate afirma că eterogenitatea actualelor centre urbane româneşti, în special a celor din categoria oraşelor mici, cu un grad accentuat de ruralizare şi a celor care au înregistrat un puternic recul demografic şi economico-social după 1990, impune o amplă reconsiderare a criteriilor pe baza cărora acestea au fost investite cu statut urban şi trecerea unora într-o categorie intermediară între oraş şi sat, de tipul comunelor urbane sau a centrelor de convergenţă locală.

## 5. Un model de dezvoltare urbană prin industrializare: oraşele siderurgice

Oraşele siderurgice româneşti se înscriu pe deplin în tipologia regiunilor industriale din Europa Centrală şi de Est, individualizându-se pe de o parte centrele siderurgice din Banatul Montan (*Hunedoara*, *Reşiţa*, *Oţelu Roşu* şi *Călan*), dezvoltate cu precădere în a doua jumătate a secolului al XIX-lea pe baza resurselor autohtone (minereurile de fier din Munţii Poiana Ruscă şi cărbunii cocsificabili din Bazinul Petroşani şi Munţii Banatului), iar pe de altă parte noile centre siderurgice, construite pe baza importurilor din fostul spaţiu sovietic (*Galaţi*, *Călăraşi*, *Târgovişte*) şi a căror dezvoltare s-a datorat (în primele două cazuri) localizării pe cursul inferior al Dunării precum şi relaţiei dintre funcţia administrativă şi cea industrială, investirea acestora cu rolul de centre administrative determinând şi localizarea combinatelor siderurgice.

În ambele situaţii, investiţiile industriale au avut un impact considerabil asupra structurilor urbane care le-au găzduit, concretizat printr-o creştere demografică explozivă a acestora ca urmare a fluxurilor migratorii generate (Tabelul 7), fapt ce a atras dezvoltarea fondului construit.

Tabelul 7. Evoluţia demografică a oraşelor româneşti dezvoltate pe baza siderurgiei

| **Oraşul** | **CS*** | **Populaţia la recensăminte** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **1910** | **1930** | **1941** | **1948** | **1956** | **1966** | **1977** | **1992** | **2002** | **2007*** |
| *Galaţi* | *1961* | 72499 | 100611 | 95545 | 80411 | 95646 | 151412 | 238292 | 327928 | 298861 | 293523 |
| *Hunedoara* | *1884* | 5401 | 4600 | 6024 | 7018 | 36498 | 69085 | 76451 | 81337 | 71257 | 71207 |
| *Reşiţa* | *1721* | 17384 | 19868 | 25062 | 24895 | 41234 | 55752 | 84786 | 96918 | 84026 | 84678 |
| *Călăraşi* | *1979* | 14673 | 18053 | 24345 | 24448 | 25555 | 35684 | 49727 | 76952 | 70039 | 73823 |
| *Târgovişte* | *1973* | 18719 | 22298 | 26144 | 26038 | 24360 | 29763 | 60459 | 98117 | 89930 | 89773 |
| *Călan* | *1863* | 188 | 179 | 197 | Ld. | 3754 | 7542 | 12397 | 31877 | 13030 | 12938 |
| *Câmpia Turzii* | *1920* | 2519 | 4124 | 5759 | 6310 | 11514 | 17457 | 22409 | 29307 | 26823 | 26377 |
| *Oţelu Roşu* | *1795* | 1694 | 1413 | 2133 | 2247 | 2993 | 8568 | 10416 | 13056 | 11749 | 11902 |
| *Vlăhiţa* | *1825* | 2289 | 2628 | Ld. | 2703 | 3039 | 5060 | 6307 | 7667 | 7042 | 7014 |
| *Cugir* | *1803* | 4866 | 4674 | 7712 | Ld. | 9366 | 14791 | 23206 | 31877 | 25977 | 26561 |

CS* - anul constituirii centrului siderurgic. 2007* - estimare. Ld. – lipsă date.

După 1990, sensul evolutiv s-a schimbat dramatic, în primul rând ca urmare a ruperii relaţiilor de producţie aprovizionare-desfacere stabilite în condiţiile economiei centralizate. Fluxurile tradiţionale de aprovizionare din spaţiul ex-sovietic (cu minereu de fier de la Krivoj Rog şi cărbune cocsificabil din Donbass) au încetat, trebuind renegociate la preţuri mult mai mari sau înlocuite cu minereuri mult mai scumpe din Venezuela sau Mauritania. În aceste condiţii, marile combinate siderurgice, ca cel de la Galaţi, au fost fragmentate în societăţi mai mici considerate mai rentabile, mai uşor de

administrat şi mai adaptabile în condiţii de recesiune. Succesiunea unor privatizări nereuşite, cum au fost cele de la Călăraşi, Hunedoara sau Călan au condus la disponibilizări masive, concomitent cu degradarea capacităţilor de producţie deja existente.

Cea mai dramatică situaţie de acest fel a fost cea a combinatului *Siderca Călăraşi*[61], unul dintre cele mai moderne din Europa în 1989, profilat pe producţia de şine de cale ferată. Investiţia, pentru care s-au cheltuit 2 miliarde USD până în 1989 şi alte 80 de milioane imediat după aceea[62] nu a atins niciodată mai mult de 20% din capacitatea proiectată. În 1999 combinatul a fost oprit intrând în procedură de faliment; dacă în 1989 când era încă în construcţie, în această unitate industrială lucrau peste 15.000 salariaţi, 10 ani mai târziu mai avea doar 170 de angajaţi care întreţineau utilajele şi circa 400 de paznici, costurile de pază şi întreţinere ridicându-se la 8 miliarde lei în fiecare lună. Restructurarea a însemnat falimentare, iar falimentarea a condus la lichidare, care în condiţiile diminuării aparatului de pază datorită lipsei de fonduri, a condus la furturi masive de utilaje, unele noi, pentru a fi vândute ca fier vechi. Astfel, combinatul, gândit să atragă dezvoltarea unui întreg oraş, a dus la falimentarea sa. Colosul siderurgic ar fi trebuit să producă 10 milioane tone de oţel pe an şi să sprijine dezvoltarea unui oraş de circa 200 000 locuitori, care nu a atins decât un maxim demografic de aproape 77 000 locuitori în 1992. Aproximativ 30 000 de locuitori au plecat din oraş după 1990, circa ¾ din şomeri fiind bărbaţi, în oraş fiind căutaţi muncitorii necalificaţi. Criza economică a atras o criză financiară, reflectată în degradarea standardului de viaţă urbană şi în deprecierea patrimoniului tehnico-edilitar: astfel, doar 10% din apartamente mai sunt conectate la sistemul centralizat de încălzire.

O evoluţie similară a cunoscut şi *Sidermet Călan*. Combinatul siderurgic „Victoria" Călan funcţiona, înainte de 1990, cu patru furnale şi avea aproximativ 5 000 salariaţi, majoritatea oameni care locuiau în oraş şi în comunele limitrofe acestuia. Privatizat în anul 1998, prin divizarea în 12 societăţi cu personalitate juridică, acesta a mers din rău în mai rău, astfel că în 2009 pe fosta platformă siderurgică mai funcţionau doar trei societăţi comerciale, în care lucrau circa 300 angajaţi, în condiţiile în care combinatul se afla într-o zonă monoindustrială şi constituia principala unitate care asigura locuri de muncă pentru populaţia locală. Rata şomajului în Călan depăşeşte 50% din totalul activilor, cu mult peste media pe ţară, oraşul fiind inclus în zona defavorizată Hunedoara, care a fost declarată pe o perioadă de 5 ani (2000-2005)[63]. Singura secţie a combinatului care mai produce este fosta turnătorie, denumită de la privatizare (2003) SC Cilindrul Călan, care produce tuburi de presiune din fontă ductilă şi unde sunt angajaţi circa 200 de muncitori[64]. Combinatul a intrat în procedură de executare silită în toamna anului 2003 datorită acumulării unor datorii foarte mari la bugetul de stat, o

[61] Ulterior denumit *Donasid*, iar în prezent *Tenaris*.
[62] Sursa: Alexandru Moldovan în *Succese, falimente*, 18 aprilie 2005.
[63] Prin Hotărârea de Guvern 1078/2000.
[64] Sursa: *Combinatul „Victoria" Călan, o privatizare sub semnul înfrângerii*, Agerpress, 09.02.2009, www.epochtimes-romania.com.

parte dintre active fiind vândute, iar altele valorificate ca fier vechi. Din lipsă de fonduri pentru asigurarea unei paze corespunzătoare, secţii întregi precum uzina cocso-chimică au fost devastate şi vândute ca fier vechi.

**Combinatul Siderurgic şi evoluţia municipiului Galaţi**

Istoria oraşului Galaţi a fost marcată în anul 1961 de un moment important: începerea construirii celui mai mare combinat siderurgic al ţării şi unul dintre cele mai mari şi mai moderne la acea dată, din Europa. Acesta constituie un exemplu tipic de întreprindere industrială gigantică cu flux tehnologic integrat, constituită după modelul sovietic. Face parte din a doua generaţie de combinate siderurgice, mai noi, construite pe teren viran, la fel cum a fost construit şi combinatul de la Nowa Huta, de lângă Cracovia sau unele dintre marile combinate din Ucraina. Tehnologia folosită, la fel ca în cazul combinatului de la Nowa Huta datează din anii 1960-70, fiind comparabil cu acesta şi în ceea ce priveşte numărul de salariaţi (27 000 în 2001, 16 500 în 2008). Tot din această categorie fac parte şi combinatele de la Košice din Slovacia, Eisenhüttenstadt (din fosta R.D. Germană) sau Kremcikovi de la vest de Sofia, toate acestea fiind însă de capacităţi mult mai reduse faţă de combinatul de la Galaţi.

În contextul unei subordonări politice şi economice tot mai evidente faţă de Moscova, s-a pus problema la nivelul conducerii politice de atunci, construirii unui mare combinat siderurgic ce avea să asigure aprovizionarea cu materii prime a industriei constructoare de maşini româneşti, creindu-se disponibilităţi şi pentru export. Orientarea noii investiţii trebuia făcută către un oraş portuar care să asigure, prin localizare şi infrastructură, condiţii optime de vehiculare a unor cantităţi imense de materii prime şi semifabricate. La aceasta s-au adăugat legăturile de producţie stabilite în cadrul CAER-ului, concretizate prin importuri masive şi pe termen lung de minereuri de fier de la Krivoj Rog şi cu cărbune cocsificabil din bazinul Doneţk-ului (Ucraina). În aceste condiţii, amplasarea combinatului trebuia făcută cât mai spre est, într-un oraş mare, port pe Dunărea maritimă. Cum şi profilul industrial deja existent al oraşului impunea (existenţa unui mare şantier naval, dar şi a unor ateliere de reparaţie a materialului rulant şi a altor unităţi ale industriei constructoare de maşini, care necesitau mari cantităţi de tablă şi laminate), s-a ales pentru viitoarea investiţie oraşul Galaţi, dată fiind şi funcţia sa de centru regional, ce trebuia să asigure o cât mai bună polarizare a unui spaţiu geografic vast din actualul perimetru al judeţelor Galaţi (Figura 17), Brăila, Vrancea şi din jumătatea vestică a judeţului Tulcea.

Astfel, construirea unei unităţi industriale ce avea să devină cea mai mare din ţară, ajungând în unele perioade (1989-90) să ocupe până la 40 000 de angajaţi a însemnat pentru un oraş de 107 248 locuitori, cât înregistra Galaţiul în 1961 (locul 12 în ierarhia urbană), un adevărat moment de cotitură.

Extinderea continuă a Combinatului în perioada 1961-1989 (Tabelul 8) prin construirea de noi capacităţi de producţie şi prin creşterea numărului de salariaţi a avut o influenţă determinantă atât asupra evoluţiei demografice a oraşului, cât şi asupra dinamicii fondului construit al acestuia.

Triplarea populaţiei oraşului în numai trei decenii a determinat perturbări majore la nivelul intravilanului printr-o creştere rapidă a fondului construit îndeosebi în jumătatea de vest a oraşului concretizată prin construirea unor noi cartiere de blocuri (Mazepa, Ţiglina, Aeroport, Dunărea, Siderurgiştilor, Micro 17, Aurel Vlaicu etc) (Figura 18).

Ultimul deceniu al secolului trecut s-a caracterizat printr-o evoluţie demografică oscilantă în condiţiile absenţei unei restructurări de ansamblu în cadrul Combinatului. Această situaţie, corelată cu declinul economic generalizat la nivel naţional[65] a determinat un salt de două locuri în ierarhia urbană naţională a Municipiului Galaţi, devansând în intervalul 1990-1993 oraşele Braşov şi Cluj-Napoca, a căror populaţie a înregistrat o scădere accentuată. Primele disponibilizări masive de personal au fost făcute abia în 1999, pe baza ordonanţei de guvern 98, acestea afectând un număr de 3 456 salariaţi, cei

[65] În intervalul 1990-1997 populaţia urbană a pierdut 26 062 persoane iar cea industrială, 12 139 persoane (Popescu C.R., 2000).

mai mulţi dintre aceştia încadrându-se în categoria meseriilor specializate, cu posibilităţi mai reduse de reconversie profesională: lăcătuşi - 22,3% din total (769 persoane); electricieni - 10,2%; cocsari - 7,7%; aşchietori; sudori - 5,8%; macaragii - 5,1%, în vreme ce reducerea personalului ocupat în sectorul administrativ şi financiar-contabil a înregistrat ponderi nesemnificative. Totodată închiderea unor unităţi neproductive (bateria nr 8 de la uzina cocsochimică), ca şi perspectiva tot mai iminentă a desprinderii Uzinei de piese de schimb şi reparaţii siderurgice din fluxul integrat de producţie al Combinatului, a determinat cele mai multe disponibilizări în aceste două unităţi productive, determinând astfel reducerea fluxurilor de navetişti dinspre localităţile rurale ale judeţului.

Tabelul 8.
Evoluţia demografică a municipiului Galaţi în perioada construirii şi extinderii combinatului siderurgic

| Anul | Pop. (loc) | Rang | Dinamica construirii Combinatului Siderurgic „Mittal Steel S.A.“ |
|---|---|---|---|
| 1961 | 107 248 | 12 | Perioada de construire a primelor capacităţi de producţie la Combinatul Siderurgic Galaţi. |
| 1966 | 151 412 | 6 | |
| 1969 | 179 399 | 6 | Extinderea şi modernizarea Combinatului Siderurgic<br>1966 – Laminorul de tablă groasă;<br>1968 – Furnalul I (1700 m.c.)<br>1969 – Furnalul II (1700 m.c.)<br>1969 – Centrala de termoficare<br>1978 – Furnalul IV (2700 m.c.)<br>1981 – Furnalul V (3500 m.c.)<br>1986 – Secţia de ţevi sudate longitudinal |
| 1973 | 191 111 | 6 | |
| 1974 | 197 853 | 6 | |
| 1975 | 201 607 | 6 | |
| 1977 | 239 306 | 7 | |
| 1981 | 239 201 | 7 | |
| 1983 | 254 636 | 7 | |
| 1989 | 275 096 | 7 | |
| 1990 | 326 139 | 7 | Angajări masive de personal la Combinatul Siderurgic: 37800 salariaţi în 1993 |
| 1992 | 326 141 | 6 | Eliminarea restricţiilor juridice privind stabilirea populaţiei în oraş (confirmarea juridică a rezidenţei în oraş) |
| 1993 | 324 234 | 5 | |
| 1994 | 326 728 | 5 | Evoluţie contradictorie a situaţiei Combinatului Siderurgic „Sidex S.A.“ |
| 1997 | 331 360 | 6 | |
| 1999 | 328 596 | 6 | Disponibilizări de personal conform Ordonanţei 98 – 3500 salariaţi |
| 2002 | 298 861 | 6 | Privatizare prin cumpararea de către grupul anglo-indian LNM-Ispat |
| 2007 | 293 523 | 7 | Reducerea numărului de salariaţi prin disponibilizări: 18500 în 2004, 16500 în 2008, 12500 în 2009, 11000 prognoză pentru 2012*. |

Date calculate pe baza recensămintelor şi anuarelor statistice.
* Comşa, Pompiliu (2005), *La Galaţi se dă ora exactă a oţelului românesc*, în Politici regionale, 23.

În noiembrie 2001 a fost semnat contractul de privatizare a Combinatului, prin cumpărarea sa de către *LNM Holdings BV*, o companie membră a grupului anglo-indian *LNM*, al patrulea producător mondial de oţel, cu o capacitate de producţie de 20 milioane tone şi 110 000 angajaţi în întreaga lume. Disponibilizările de personal au continuat în eforturile de rentabilizare a activităţii, dar şi ca urmare a negocierii cu Uniunea Europeană a capitolului referitor la concurenţă. În 2004 compania anglo-indiană şi-a menţinut poziţia de lider în topul companiilor private din ţară, cu o cifră de afaceri de 1,08 miliarde USD, iar nivelul producţiei a crescut de la 3,7 milioane tone oţel în 2001, la 4,6 milioane tone, circa 66% din marfă fiind destinată exportului. În 2007, combinatul siderurgic de la Galaţi a realizat o producţie de 4,4 milioane tone oţel lichid, ponderea sa în PIB-ul naţional ridicându-se la 1,33%, fiind cel mai mare exportator al ţării, cu o pondere de 3,8% din volumul total al exporturilor.

Criza economico-financiară instaurată la mijlocul anului 2008 şi-a pus serios amprenta şi pe siderurgia românească, prin oprirea parţială a instalaţiilor ca urmare a scăderii consumului pe pieţele europene, iar toţi cei 12 500 salariaţi au fost trimişi în şomaj tehnic pe tranşe.

Rolul Combinatului este determinant şi în evoluţia celorlalte unităţi industriale ale oraşului. Astfel şantierul naval „Damen” şi Laminorul de tablă groasă folosesc ca materii prime subproduse ale Sidex, dinamica acestora fiind strict determinată de cea a Combinatului, iar Staţia de sortare a minereurilor constituie un reper important în aprovizionarea sa. Se poate afirma deci, că evoluţia zonei

industriale de est a oraşului, cu profil portuar şi de construcţii navale, este strict determinată de aprovizionarea cu materii prime de la Sidex. Pe baza infrastructurii existente aici, a fost amenajată, începând din aprilie 1994, Zona liberă Galaţi, cu profil comercial şi depozitare a mărfurilor, ce cuprinde două platforme cu o suprafaţă totală de 135,98 ha.

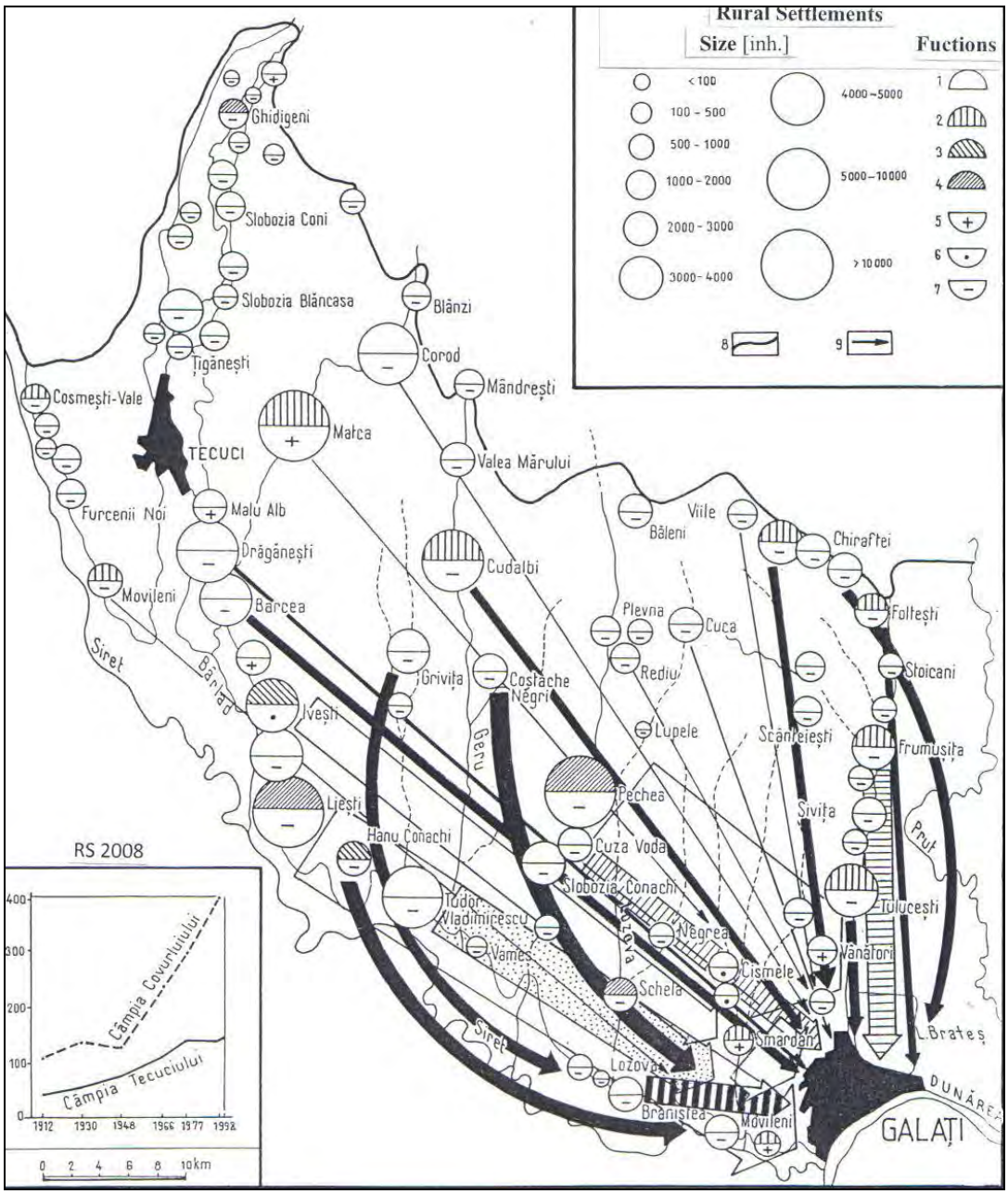



Figura 17. Impactul combinatului Siderurgic Galaţi în dinamica aşezărilor rurale din spaţiul adiacent.
1. Aşezări specializate în cultura cerealelor, 2. Aşezări specializate predominant în creşterea animalelor, 3. Aşezări specializate în viticultură, 4. Aşezări cu funcţie agroindustrială, 5. Aşezări cu tendinţă de creştere a populaţiei, 6. Aşezări cu populaţie stagnantă, 7. Aşezări cu tendinţă de diminuare a populaţiei, 8. Limita Câmpiei Galaţiului, 9. Fluxuri de navetişti către combinatul siderurgic.

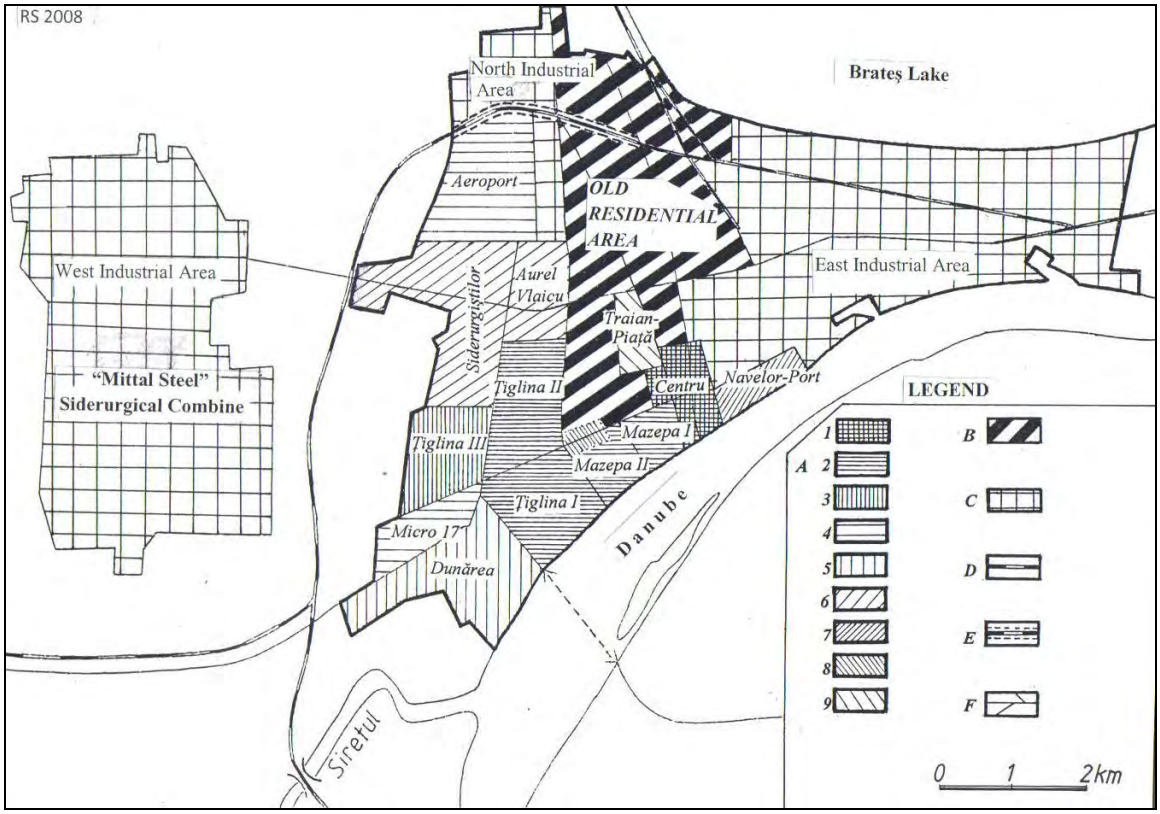



Figura 18. Impactul combinatului siderurgic în dinamica zonei rezidenţiale a municipiului Galaţi.
A. Zonă rezidenţială nouă construită între: 1. 1955-1960, 2. 1961-1970, 3. 1963-1966. 4. 1964-1970, 5. 1965-1988, 6. 1967-1980, 7. 1975-1979, 8. 1982-1994. 9. 1990-2000. B. Zonă rezidenţială veche. C. Zone industriale. D. Cale ferată. E. Tunel feroviar. F. Tramă stradală.

## 6. Fizionomia urbană, ca reflex al deciziilor politico-administrative. Studiu de caz: Bucureşti

Fizionomia urbană este rezultatul unui complex de factori care acţionează simultan şi a căror intensitate variază în funcţie de contextul politico-ideologic. Aceşti factori de impact pot fi diferenţiaţi în două mari categorii:

- *factori naturali* (seismicitate, relief, climat etc), care acţionează constant, imprimând fizionomiei urbane anumite particularităţi legate de adaptarea construcţiilor la mediul natural ce constau în regimul de înălţime, materialul de construcţie predominant, forma acoperişurilor, culoare etc.
- *factori antropici*, reprezentaţi prin deciziile politico-ideologice şi care imprimă fizionomiei urbane un *caracter voluntarist*. Intensitatea acţiunii acestora variază în funcţie de contextul politico-ideologic dintr-o anumită perioadă de timp, imprimând fizionomiei urbane un *caracter istoric*. Astfel, preluarea unor modele politico-ideologice are ca rezultat preluarea şi a unor modele culturale, reflectate deopotrivă în literatură, muzică, teatru, dar şi în vestimentaţie, gastronomie şi, nu în ultimul rând, în arhitectură.

Preluarea unui anumit stil arhitectural este tributară unui anumit model politico-ideologic, ce a caracterizat o anumită perioadă istorică. În acelaşi timp, este şi rezultatul

dinamicii structurii etnice a populaţiei urbane, care la rândul este subordonată tot factorilor politico-ideologici. O societate bazată pe un model politic centralizat, subordonat ideologic va favoriza anumiţi vectori de imigraţie şi de import cultural în defavoarea altora. Este cazul societăţilor est-europene după cel de-al Doilea Război Mondial, tributare modelului cultural sovietic, sau al statelor islamice fundamentaliste care resping modelul cultural occidental. La polul opus, statele democratice favorizează imigraţia şi pătrunderea fluxurilor globalizante din toate direcţiile, fluxuri care se reflectă atât în plan economic sau cultural, cât şi etnic, prin modificarea structurii etnice ca urmare a imigrărilor şi apariţia neominorităţilor etnice. Acestea au ca rezultat o segregare a spaţiului urban prin localizarea preferenţială în anumite cartiere sau porţiuni ale ţesutului urban, imprimând acestora caracteristici arhitecturale distincte[66].

Definim, prin urmare, „strat arhitectural" ansamblul clădirilor cu destinaţie rezidenţială sau industrială construite într-o anumită perioadă istorică, într-un anumit context politico-ideologic. Acestea reprezintă mărturii ale istoriei urbane, a etapelor de dezvoltare a oraşului şi a diferitelor influenţe care au acţionat de-a lungul timpului asupra acestora.

Factorul voluntarist s-a manifestat deopotrivă prin construcţia unor edificii arhitecturale influenţându-le fizionomia, cât şi invers, prin demolări comandate politico-ideologic care au marcat, alături de dezastrele naturale, istoria urbană în ansamblul său. Sunt cunoscute la nivel mondial, demolarea statuilor budhiste din valea râului Bamiyan (Afghanistan) la comanda autorităţilor fundamentalist-islamice talibane sau a numeroase lăcaşe de cult din Bucureşti, mai ales în anii 1980, ca parte a politicii de „sistematizare urbană" promovată de Nicolae Ceauşescu (Figura 19, Tabelul 9).

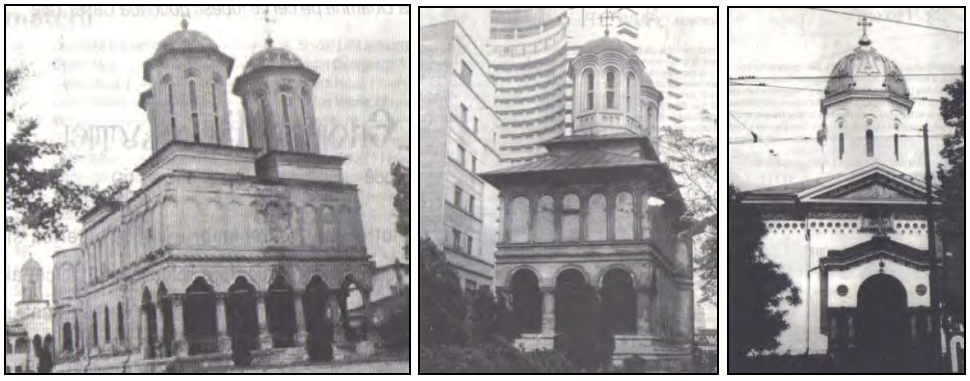


Figura 19.
Clădiri istorice de patrimoniu (mănăstiri şi biserici) demolate prin decizii politice:
1.1. Mănăstirea Văcăreşti, 1.2. Biserica Enei, 1.3. Biserica Sfânta Vineri - Herasca.

[66] Astfel în capitala României se află cinci moschei (două în carierul Colentina, două în Berceni şi una în Grozăveşti), o biserică luterană (ale cărei baze au fost puse încă din 1574), o biserică a comunităţii armene (datată prina dată la 1685), o biserică ortodoxă bulgară (1841), una grecească (1893-1900), una italiană (1911-1913), una anglicană (1920-1945), precum şi un templu a comunităţii evreieşti, atestat prima dată la 1866.

Tabelul 9.
Lăcaşe de cult din Bucureşti demolate în perioada 1950-1989 ca urmare a deciziilor politico-ideologice.

| **D e n u m i r e a** | **Atestarea documentară** | **Anul demolării** | **L o c a l i z a r e a** |
|---|---|---|---|
| Biserica „Stejarul” | 1717 | 1955 | În spatele Palatului Regal (Muzeul Naţional de Artă) |
| Biserica „Brezoianu” | | 1958 | Strada Brezoianu |
| Biserica „Sf. Nicolae” | 1564 | 1968 | Cimitirul Crângaşi |
| Biserica „Enei” | | 1977 | Strada Biserica Enei, nr. 4 (zona Piaţa Universităţii) |
| Capela „Buna Vestire” | 1946 | 1981 | Cartierul Rahova |
| Capela „Izvorul Tămăduirii” | 1943 | 1982 | Cartierul Crângaşi |
| Ansamblul „Schitul Maicilor” | 1726-31 | 1982 | Dealul Spirii<br>Biserica a fost translatată şi restaurată |
| Biserica „Gherghiceanu” | 1939 | 1984 | Strada Apahida, nr. 5 |
| Ansamblul „Mihai Vodă” | 1589 | 1984 | Cartierul Uranus. Biserica a fost translatată şi plasată în spatele blocurilor de pe Splaiul Independenţei |
| Biserica Albă-Postăvari | 1568 | 1984 | Vestul oraşului, lângă Biserica Antim |
| Mănăstirea „Cotroceni” | 1589<br>1679-1681 | 1984 | În interiorul curţii Palatului Cotroceni<br>Reconstruită după 1990 şi resfinţită în 2009 |
| Biserica „Spirea Veche” | 1765 | 1984 | Vestul oraşului, lângă Biserica Albă-Postăvari |
| Biserica „Izvorul Tâmăduirii” | 1785 | 1984 | Strada Puţul cu apă rece, nr. 72 |
| Biserica „Sf. Nicolae Sârbi” | Sec. XVII | 1985 | Intersecţia Strada Pitagora cu Calea Văcăreşti |
| Capela „Sfântul Mina” | 1892 | 1985 | Institutul Medico-Legal Dr. Mina Minovici |
| Biserica „Sf. Nicolae Jitniţa” | Sec. XVIII | 1986 | Calea Văcăreşti |
| Mănăstirea „Sf. Pantelimon” | 1750 | 1986 | Spitalul Sf. Pantelimon |
| Biserica „Doamna Oltea” | 1947 | 1986 | Intersecţia Barbu Văcărescu cu Bd. Lacul Tei |
| Biserica „Olteni” | 1696 | 1987 | Strada Olteni |
| Ansamblul<br>Mănăstirii Văcăreşti | 1716-1722 | 1986-1987 | Pe Dealul Văcăreşti în partea de sud a capitalei.<br>Cea mai importantă realizare a arhitecturii româneşti din secolul al XVIII-lea |
| Biserica „Bradu Staicu” | 1740 | 1987 | Str. Bradului, nr. 30 |
| Biserica „Sf. Treime Dudeşti” | 1804 | 1987 | Cartier Dudeşti |
| Biserica „Sf. Vineri Herasca” | 1645 | 1987 | Zona Pieţei Unirii, în curs de reconstrucţie |
| Biserica „Sf. Spiridon Vechi” | Sec. XVII | 1987 | Piaţa Naţiunilor Unite. Reconstruită după 1990 |

Sursa: Simionescu, C., 1995, *Bucureşti. Biserici, mănăstiri, lăcaşuri sfinte*, Edit. şi tipogr. Intact, p. 138-151, cu actualizări.

## Apariţia şi dezvoltarea Bucureştilor în Evul Mediu

Capitala României reflectă particularităţile ţării: situată într-o zonă cu o populaţie compact românească în partea sudică a ţării, a determinat o organizare specifică a teritoriului, reflectată mai ales prin configuraţia căilor de comunicaţie şi prin dispunerea celorlaltor oraşe cu funcţii de metropole regionale.

Deşi atestat documentar ca localitate încă de pe vremea domnitorului Vlad Ţepeş (1459) iar ca oraş în 1533, Bucureştiul a cunoscut o dezvoltare oscilantă până în prima jumătate a secolului al XIX-lea, fiind victimă a numeroase hazarde naturale şi antropice: prădat şi incediat de turci (1554 şi 1595), de tătari (1596, 1659 şi 1738), epidemii de ciumă (1706, 1718, 1738, 1792, 1812-1813), holeră (1831), foamete (1660, 1718), incendii (1658, 1719, 1804, 1847), cutremure (1793, 1802, 1838, 1892, 1940 şi 1977), inundaţii (1839) sau războaie (1769-1774, 1787-1791, 1806-1812, 1916 şi 1944). Astfel se face că în pofida investirii sale cu statutul de capitală permanentă a Ţării Româneşti în 1659, populaţia oraşului scăzuse de la circa 100 000 loc. în 1640[67] la doar jumătate la sfârşitul secolului al XVII-lea[68], iar în 1831 aceasta era estimată la 58 794 locuitori (Giurescu, 1979). Înlăturarea regimului fanariot în 1821 şi instalarea primului domnitor pământean în Ţara Românească (Grigore IV Ghica, 1822-1828) a

[67] Sursa: Bogdan Bakšić, citat de Ginea, 1996, p. 230.
[68] Sursa: Anton Maria del Chiaro, citat de Ghinea, 1996, p. 230.

marcat revigorarea funcţiei politico-administratice a Bucureştiului, cu impact major asupra dezvoltării sale edilitar-urbanistice. În această perioadă are loc pavarea străzilor cu piatră, se construiesc numeroase palate (Ghica, Şuţi, Ştirbei), se înfiinţează Eforia Spitalelor (1831), Spitalul Filantropia (1839), se construieşte un sistem modern pentru acea dată de alimentare cu apă a oraşului prin ţevi metalice (1844), astfel că în nici trei decenii, populaţia oraşului se dublează, ajungând la 121 734 loc. în 1859.

Unirea Principatelor Române şi investirea oraşului cu funcţia de capitală a acestora în 1862, a avut un impact hotărâtor în desprinderea Bucureştiului la vârful ierarhiei urbane, evoluţia sa demografică înregistrînd un ritm constant ascendent: 177 646 loc în preajma războiului de independenţă (1878); 184 488 loc în 1889; 282 078 loc în 1899[69], ajungând la recensământul din 30 decembrie 1912, la 341 321 loc. Concomitent, indicele de hipertrofiere în raport de cel de-al doilea oraş (Iaşi) înregistrează o creştere spectaculoasă de la 1,21 în 1831 la 4,27 în 1912. Creşterea demografică, asociată cu dezvoltarea urbanistică a determinat realizarea, în această perioadă a primului plan topografic.

Dacă până în deceniile VI-VII ale secolului al XIX-lea oraşul purta încă o pronunţată fizionomie rurală, în care circulaţia vitelor pe străzile centrale era un fapt obişnuit (Figura 20), noul său statut de capitală şi independenţa din 1877 s-au reflectat sub toate aspectele, antrenând nu numai creşteri demografice semnificative, ci şi o dezvoltare susţinută în plan edilitar şi urbanistic, conformă cu funcţia sa de capitală a unui stat european suveran.

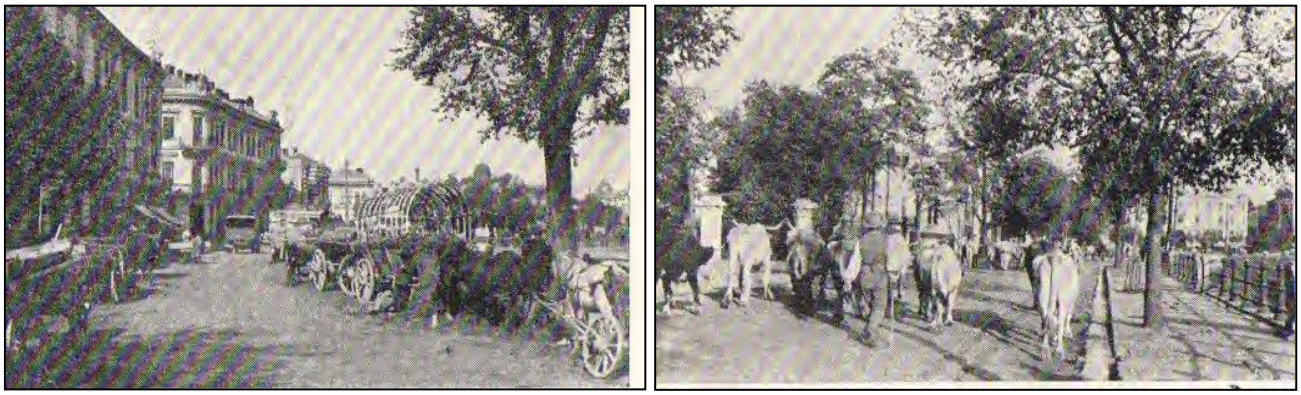


Figura 20. Circulaţia în zona centrală a Bucureştiului riverană Dâmboviţei la 1877.
Sursa: *Planul director de sistematizare al Municipiului Bucureşti. Memoriu justificativ*, 1934.

Au fost trasate şi pavate noi străzi, s-a accentuat construirea clădirilor de zid şi a unor edificii impunătoare (Universitatea şi Gara Filaret-1869, Gara de Nord-1872, Foişorul de Foc-1883, Ateneul Român-1886, Palatul de Justiţie şi Biblioteca Centrală Universitară-1895, Palatul Ministerului Agriculturii-1896, Palatul CEC, Palatul Poştelor[70] şi Palatul Cantacuzino[71]-1900, Palatul Primăriei-1910 etc.), s-au amenajat noi pieţe şi grădini publice, a fost introdus iluminatul public cu gaz (1871)[72] şi iluminatul electric (1882), a fost introdus transportul în comun (tramvaiul cu cai, 1894), iar în perioada 1880-1882 au fost realizate ample lucrări de rectificare, modernizare şi adâncire a cursului Dâmboviţei, construindu-se o reţea vastă de poduri şi canale şi evitându-se astfel efectele inundaţiilor şi epidemiilor.

[69] Estimări, sursa Ghinea, 1996, p. 239.
[70] Azi Muzeul Naţional de Istorie al României.
[71] Azi Muzeul George Enescu.
[72] După ce în mai 1857 a fost introdus iluminatul cu petrol lampant, Bucureştiul fiind primul oraş din lume care a folosit petrolul lampant pentru iluminatul public.

**Bucureştii în perioada interbelică. Influenţa modelelor culturale francez şi american**

Dezvoltarea edilitar-urbanistică s-a corelat cu creşterea populaţiei şi cu extinderea fondului construt. Între recensămintele din 1912 şi 1930 are loc practic o nouă dublare a populaţiei, aceasta ajungând la 639 040 loc, iar gradul de hipertrofie faţă de oraşul situat pe locul secund creşte de la 4,27 la 6,21. Concomitent, suprafaţa fondului construit creşte de la 2 714 ha în 1894 la 3 741 ha în 1935, în special datorită migraţiilor spre capitală din timpul Primului Război Mondial. Tot în această perioadă apar şi primele legi de sistematizare în dorinţa limitării unei dezvoltări haotice a intravilanului (Legea pentru mărginirea Bucureştilor-1895 şi Legea de organizare a Municipiului Bucureşti-1926) (Tab. 10)

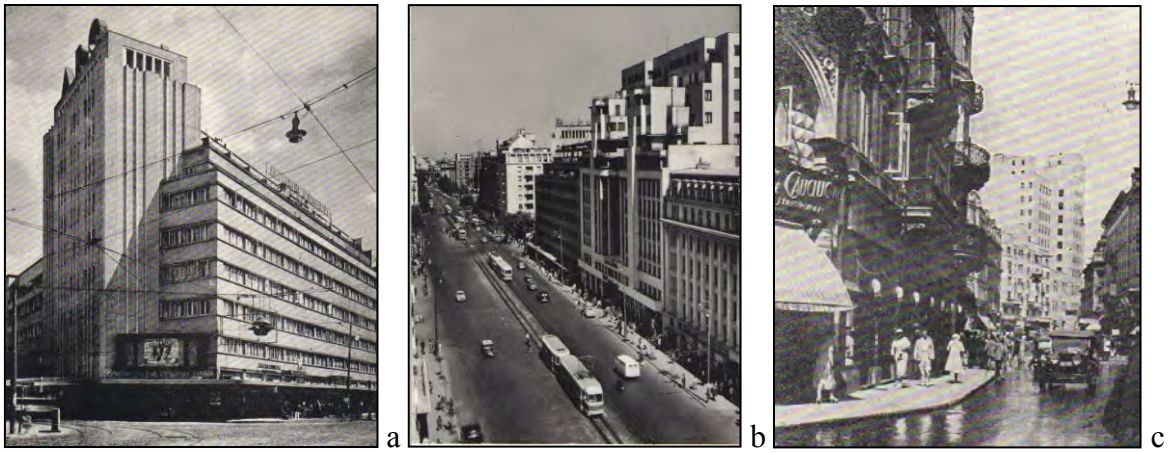
Tabelul 10. Creşterea fondului construit al Bucureştilor (1894-1935)

| Perioada | Supr. iniţială | Supr. finală | Creşterea | Rata de creştere | Cauzele |
|---|---|---|---|---|---|
| 1894-1911 (17 ani) | 2 714 ha | 2 802 ha | 88 ha | 5,2 ha/an | Creştere redusă datorită punerii în aplicare a *Legii de mărginire a oraşului* (1865) |
| 1911-1926 (16 ani) | 2 802 ha | 3 741 ha | 933 ha | 58,3 ha/an | Creştere accentuată ca urmare a Primului Război Mondial ce a determinat fluxuri migratorii spre capitală |
| 1927-1935 (8 ani) | 3 741 ha | 3 860 ha | 119 ha | 17 ha/an | Creştere mai redusă ca urmare a intrării în vigoare a *Legii de organizare a Municipiului Bucureşti* din 1926 |

Sursa: *Planul director de sistematizare al Municipiului Bucureşti. Memoriu justificativ* (1934)

Cu toate acestea, fondul construit se caracteriza printr-o dispunere haotică, arealele construite întinzându-se tentacular în perimetrele marginale ale intravilanului şi alternând cu vaste spaţii cu utilizare agricolă.

Dezvoltarea industrială asociată cu infuzia de capital vest european şi nord american ce a caracterizat perioada interbelică, a favorizat importul modelului arhitectural nord american, care, în condiţiile puternicii dezvoltări industriale şi edilitar-urbanistice ce a caracterizat S.U.A. la începutul secolului al XX-lea, a fost adoptat şi de marile oraşe europene. La nivelul ţesutului urban al capitalei României, acest model arhitectural s-a concretizat prin flancarea marilor artere de circulaţie din centrul capitalei (Calea Victoriei, Magheru) cu clădiri de tip bloc, cu regim ridicat de înălţime pentru vremea respectivă (în general, P+10) (Figura 21).



a b c

Figura 21. Clădiri reprezentative pentru modelul arhitectural nord-american de la începutul sec. XX (**a., b.** Bulevardul Magheru, **c.** Calea Victoriei – în fundal, Palatul Telefoanelor)

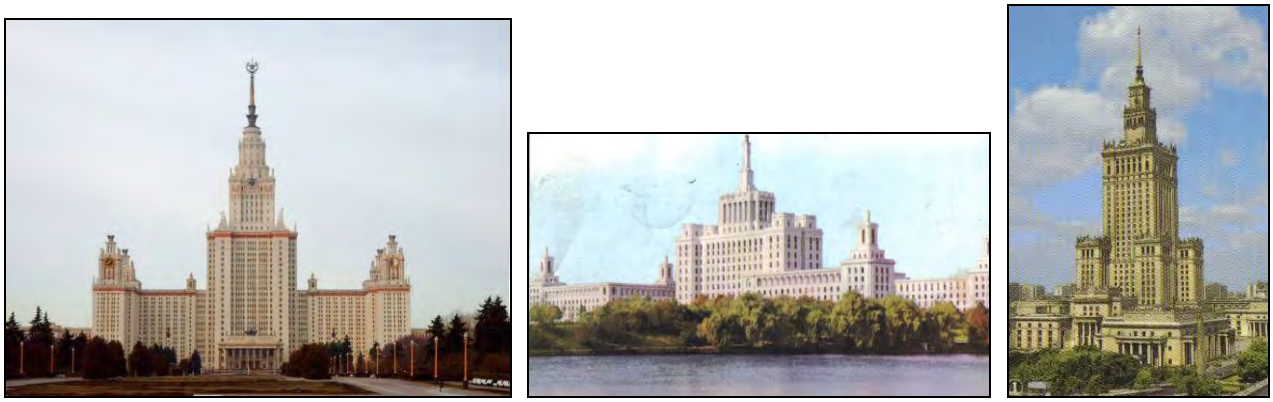
Reprezentativ pentru acest model arhitectural la nivelul Bucureştiului rămâne Palatul Telefoanelor, construit între anii 1932-1933.

**Influenţa modelului cultural sovietic şi reflectarea acestuia în fizionomia urbană**

Discontinuitatea politico-ideologică ce a însoţit sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, reflectată în toate palierele vieţii economico-sociale s-a concretizat la nivelul fondului construit prin implantarea, adesea brutală, a unui alt model arhitectural străin, cel de tip sovieto-stalinist. Procesul a fost favorizat şi de distrugerile provocate ca urmare a cutremurului din 10 noiembrie 1940 şi a bombardamentelor aviaţiei anglo-americane din aprilie şi iulie 1944 şi a celei germane din 24 august 1944.

Dezvoltarea planificată, corelată cu factorul politic, controlul statului asupra tuturor unităţilor de producţie şi de schimb, orientarea către o dezvoltare egalitaristă a tuturor structurilor administrativ-teritoriale, ignorându-se de potenţialul diferit al acestora şi de specificul fiecăreia, frânarea creşterii marilor oraşe prin limitarea migraţiilor, dezvoltarea agriculturii pe baze colectiviste, strânsa corelare a producţiei acestor state cu nevoile economice şi militare ale U.R.S.S., autarhia şi ruptura de Occident şi programele ambiţioase de dezvoltare şi modernizare economico-socială au constituit fundamentele unei organizări teritoriale care a individualizat şi continuă încă să individualizeze statele din Europa de Est.

„Exportul ideologic" s-a reflectat deopotrivă în plan politic, econonomic, social, instituţional, cultural, psihologic, dar şi arhitectural. Oraşele din întreg acest spaţiu converg spre o fizionomie uniformă determinată pe de o parte de uniformitatea periferiilor, constituite din mari clădiri din prefabricate, inspirate după modelul oraşelor sovietice iar pe de altă parte de implantarea unor construcţii monumentale în stil sovietic. Casa Scânteii[73], construită între anii 1952 şi 1957, destinată publicării „presei de stat" şi în special a cotidianului „Scânteia" al Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român, este emblematică pentru acest model arhitectural (Figura 22).



**a.** **b.** **c.**

Figura 22. Clădiri reprezentative pentru modelul arhitectural sovieto-stalinist.
(**a**. Universitatea „Lomonosov" din Moscova, **b**. „Casa Scânteii" din Bucureşti, **c**. Palatul culturii din Varşovia)
(foto : Radu Săgeată)

Consistenţa acestui strat arhitectural este însă mult mai evidentă la nivel rezidenţial, în această perioadă conturându-se marea zonă rezidenţială a Bucureştiului, alcătuită din mari ansambluri de clădiri de tip bloc, începându-se cu blocurile de tip muncitoresc din cartierul Ferentari şi cu casele tip din Cartierul Bucureştii Noi şi continuând cu noile cartiere-dormitor Titan, Drumul Taberei, Berceni, Colentina, Pantelimon, Militari sau cu ansamblurile de locuit din permetrul unor mari artere de circulaţie: Mihai Bravu, Ştefan cel Mare, Griviţa, Rahova, Giurgiului etc (Figura 23).

[73] În prezent, Casa Presei Libere.

**a.** **b.** **c.**

Figura 23. Blocuri de locuinţe de tip sovieto-stalinist (construite în anii 1950-1960)
(a. Chişinău, b. Bucureşti, c. Galaţi) (foto : Radu Săgeată)

**Modelul arhitectural nord-coreean**

Tendinţele de reformare a sistemului politic comunist care au marcat deceniul al optulea al secolului trecut, au determinat o deschidere politică a Bucureştiului spre comunismul de tip nord-coreean, singurul rămas compatibil cu cel autohton. Extrapolată în plan arhitectural, această tendinţă s-a concretizat prin pătrunderea în arhitectura bucureşteană a unor elemente arhitecturale nord-coreene, puternic vizibile în întregul perimetru arhitectural cuprins între bulevardele Libertăţii, Unirii şi Piaţa Piaţa Alba Iulia. Locul central în cadrul acestui mare ansamblu arhitectural este deţinut de Palatul Parlamentului (Figura 24), a cărei construcţie a început în 1983, nefiind finalizată nici până în prezent. Suprafaţa construită (330 000 $m^2$) o situează pe locul II în Cartea Recordurilor după clădirea Pentagonului la capitolul „Clădiri administrative", iar din punct de vedere al volumului[74], cu cei 2 550 000 $m^3$ ai săi se situează pe locul III în lume după clădirea de asamblare a rachetelor spaţiale de la Cape Carnaveral din Florida şi după piramida lui Quetzalcoatl din Mexic[75]. Clădirea are aproximativ 1 000 încăperi, dintre care 440 birouri, peste 30 de săli şi saloane, restaurante, restul fiind camere de deservire.

Figura 24. Palatul Parlamentului, clădire reprezentativă pentru modelul arhitectural nord-coreean
(foto : Radu Săgeată)

[74] Dimensiunile clădirii sunt: lungime - 270 m, lăţime - 245 m, înălţime (peste cota 0) - 86 m, adâncime (sub nivelul solului) -14 m, iar suprafaţa construită la sol este de 66 000 $m^2$.
[75] Sursa: www.wikipedia.com

**Prăbuşirea barierelor ideologice. Generalizarea fluxurilor globalizante şi segregarea etnico-socială a spaţiului urban**

Falia politico-ideologică ce a marcat prăbuşirea sistemului politic comunist în 1989 s-a reflectat, firesc, în plan arhitectural, prin abandonarea modelului nord-coreean şi reorientarea către arhitectura nord-americană contemporană. Cu alte cuvinte, ultimul deceniu al secolului trecut s-a caracterizat prin globalizarea modelului arhitectural nord-american, ca reflex al dispariţiei barierelor ideologice, România înscriindu-se în acest amplu proces. Au fost construite clădiri din beton şi sticlă în special cu funcţii de servicii (sedii de bănci, birouri, hotele), similare celor din marile metropole nord-americane, europene şi asiatice, adaptate însă unui nivel de înălţime mai redus, datorită riscului seismic la care este expusă capitala României (Figura 25).

Figura 25. Modelul arhitectural nord-american contemporan în Bucureşti.

In paralel cu dezvoltarea fondului construit ca reflex al globalizării şi a localizării unor investiţii străine directe[76], se manifestă şi un fenomen de segregare a spaţiului urban, fenomen ce pare să aibă cel puţin două componente distincte: una etnică şi alta socială.

Componenta etnică este rezultatul manifestării la nivelul peisajului citadin al neominorităţilor etnice, care dezvoltă activităţi comerciale şi de afaceri în capitala României. În Bucureşti locuiesc aproximativ 20 000 de străini, care s-au grupat pe etnii în diferite cartiere, contribuind la o segregare socio-spaţială a ţesutului urban. Chinezii n-au ales întâmplător zona Obor-Colentina-Voluntari, după cum arabii nu au ales întâmplător zona Crângaşi-Militari-Drumul Taberei, activităţile lor fiind legate de afacerile derulate în complexul comercial Europa, respectiv în perimetrul campusului studenţesc Grozăveşti-Regie. Dragonul chinezesc, verdele islamic, portocaliul indian sau cedrul libanez sunt doar câteva dintre elementele de simbolistică intrate în peisajul bucureştean prin intermediul acestora, după cum cuvinte ca tavernă, pub, pizza, paprika, şaorma, croissant, hot dog sau hamburgher au intrat deja în lexicul limbii române. Vălul islamic sau elemente ale vestimentaţiei tradiţionale indiene sau japoneze sunt prezenţe ce nu mai surprind în peisajul citadin bucureştean. Acestora li se adaugă elementele arhitecturale tradiţionale ale diverselor culturi, cu un profund impact vizual la nivelul spaţiului construit, ce aduc o importanţă contribuţie la conturarea, şi în Bucureşti, a acelui „peisaj cosmopolit" specific marilor metropole europene.

Cei mai mulţi străini din Bucureşti locuiesc în sectorul II şi cu precădere în zona Colentina-Voluntari. Chinezii sunt la orice pas, concentrarea acestora fiind legată de activităţile comerciale din complexele Dragonul Roşu, Europa şi Niro, care au cunoscut în ultimii ani o puternică dezvoltare. Pornind de la aceste favorabilităţi de localizare, de la potenţialul ridicat de absorbţie a produselor chinezeşti de către piaţa românească, au fost puse bazele realizării în zona comunei Dobroeşti din estul Bucureştiului un cartier chinezesc similar oraşelor de tip *China Town* din marile metropole. *China*

[76] Bucureştiul concentrează circa 60% din totalul investiţiilor străine directe din România.

*Town* este considerată o zonă urbană care conţine o populaţie mare de chinezi într-o societate non-chineză. Se apreciază că diaspora chineză, cea mai mare din lume, însuma la sfârşitul anului 2004, circa 35,4 milioane persoane[77]. Printre cele mai renumite cartiere de tip *China Town* din lume se numără cele de pe continentul nord-american, din San Francisco, New York sau Toronto, dezvoltate încă din secolele XVIII-XIX. Proiectul din Bucureşti, estimat iniţial să ocupe o suprafaţă de 30 ha (cu posibilitate de extindere pe încă 10 ha) ar urma să fie organizat în trei zone distincte: una comercială, deja realizată, alcătuită din complexele *Dragonul Roşu*, una de afaceri (*China Business Center*) şi alta rezidenţială, alcătuită din 12 blocuri cu 600 de apartamente. Cartierul va beneficia de o grădiniţă, de locuri de parcare, restaurante internaţionale şi cu specific, hotel, mall, precum şi de un spaţiu expoziţional de circa 100 000 $m^2$ în cadrul China Business Center, unde vor funcţiona misiuni economice chineze şi europene, Camera de Comerţ bilaterală, precum şi mai multe companii din China. Capitala României tinde astfel să devină un pol investiţional chinez pentru întregul spaţiu sud-est european (Figura 26).

Figura 26. Influenţe arhitecturale chinezeşti în Bucureşti

Deşi comerţul şi industria alimentară se situează pe primele locuri în ierarhia activităţilor preferate de investitorii arabi, aproximativ 10% din totalul investiţiilor imobiliare au ca iniţiatori cetăţeni de origine arabă. Grupul hotelier şi comercial *Sir* cu două locaţii în Bucureşti (Lujerului şi Orhideea) constituie un bun exemplu în acest sens. Analiştii apreciază că una din 10-15 investiţii imobiliare importante din România are în spate un cetăţean arab.

Cealaltă componentă a segregării, cea socială, are la bază segregarea financiară. Apar astfel comunităţi cu probleme sociale specifice, şomaj, infrastructură tehnico-edilitară deficitară, nivel ridicat al infracţionalităţii etc. La polul opus, populaţia cu venituri ridicate tinde să migreze către periurban, favorizând dezvoltarea comunităţilor închise (gated comunities) ce aparţin elitelor cu venituri importante, care îşi permit să creeze spaţii edilitare de calitate superioară şi să se separe de restul populaţiei. Specifice la început unor zone din nordul capitalei (Pipera, Primăverii, Tei, Băneasa, Snagov) (Figura 27), datorită unei infrastructuri preexistente, de dinainte de 1990 (concentrarea mare a sediilor de ambasade şi misiuni diplomatice, cu zonele rezidenţiale şi de servicii aferente ce au atras dezvoltarea unor servicii super-specializate, adresate unei clientele cu venituri ridicate) acest tip de comunităţi s-au dezvoltat ulterior şi în alte zone ale capitalei, sub forma unor noi proiecte de ansambluri imobiliare.

Astfel configurat, peisajul urban actual al capitalei României este rezultanta unor influenţe multiple, cu impact ce s-a concretizat de-a lungul timpului cu intensităţi şi perioade de interacţiune variabile. În acest complex proces de interacţiuni, factorul politic este cel determinant: fie că acţionează direct, prin „importul" unor modele arhitecturale alohtone, la modă într-o anumită perioadă istorică, ca parte integrantă a unei alternative de dezvoltare coordonată politic cu impact complex în plan economic

[77] Sursa: Comisia de Afaceri Chinezeşti în Străinătate, Consiliul de Stat al R.P. Chineze.

şi social (modelul arhitectural sovietic, cel nord-coreean etc), fie că inserţia sa se realizează indirect, prin intermediul unor comunităţi de imigranţi, veniţi din raţiuni politice (refugiaţi politici) sau economice (şi în acest caz, factorul economic este tributar celui politic, evoluţiile economice fiind o consecinţă a circumstanţelor politice). Fenomenul nu este nou, acesta având rădăcini profunde în perioada comunistă, când prin politica de „internaţionalizare a stângii" s-a dus o amplă campanie de atragere în instituţiile de învăţământ superior românesc a unor studenţi străini, îndeosebi arabi, provenind din spaţii intrate de curând pe orbita socialistă sau care îmbrăţişau această orientare (Palestina, Siria, Algeria, Libia etc). La acestea s-au adăugat unele fluxuri de refugiaţi (greci, polonezi la începutul celui de-al Doilea Război Mondial, chilieni de orientare marxisă prigoniţi de dictatura lui Augusto Pinochet după căderea regimului Salvador Allende, la începutul anilor 1970, kurzi membri al PKK ce au găsit în România teren fertil de luptă pentru afirmarea identităţii naţionale pe suport marxist, refugiaţi din Somalia, din Coreea de Nord etc). După 1990, centrul de greutate al activităţii acestora s-a deplasat către activităţile comerciale, dezvoltându-se micile activităţi antreprenoriale localizate în proximitatea campusurilor studenţeşti, care au suferit ulterior un proces de concentrare în complexe comerciale de tip *Sir* sau *IDM*.

Figura 27. Comunităţi închise (Gates comunities) în cartierul Pipera din Bucureşti

Evoluţiile viitoare tind să continuie aceste tendinţe. Integrarea României în Uniunea Europeană face din ţara noastră o destinaţie atractivă îndeosebi pentru emigranţii din ţările mai puţin dezvoltate din spaţiul extracomunitar. Faptul că legislaţia românească are încă puţine restricţii pentru forţa de muncă din afara Uniunii Europene tinde să transforme România nu numai într-o destinaţie pentru imigranţi, cât mai ales într-o poartă de intrare a acestora în arealul comunitar.

Capitolul V

# FUNCŢIILE URBANE. PRINCIPALELE FUNCŢII URBANE

## 1. Ce este funcţia urbană ? Factorii care determină funcţia urbană. Dublul caracter al funcţiei urbane: funcţii externe şi funcţii interne

Termenul de „funcţie" urbană a fost introdus de Friedrich Ratzel în 1891, fiind împrumutat din fiziologie. Ratzel, care îşi baza demersul geografic pe analogia dintre sistemele biologice şi cele spaţiale, concepea oraşul ca pe un organ care exercită o *funcţie* într-un ansamblu teritorial. Se prefigura astfel concepţia sistemică despre oraş ca piesă într-un angrenaj mai amplu, ce avea să fie mai târziu denumit sistem urban.

*Definiţie:*

Prin *funcţie urbană* se înţelege activitatea umană specifică care se desfăşoară într-un oraş, într-o anumită perioadă de timp, determinându-i mărimea şi caracterul dezvoltării urbanistice (Erdeli et al., 1999, p. 133).

Funcţiile care determină apariţia oraşului se numesc funcţii embrionare sau funcţii generatoare de oraşe.

Factorii care determină funcţia urbană sunt:

- *poziţia geografică* a oraşului în teritoriu (de exemplu, oraşele cu funcţii portuare se vor dezvolta pe litoralul maritim sau pe cursurile de apă navigabile; oraşele cu funcţii comerciale în zonele de contact a unor unităţi naturale cu potenţial economic diferit, complementar, cele cu funcţii de transport la răscucea axelor de transport etc);
- *configuraţia reliefului* (de exemplu, amplasarea porturilor este dependentă de configuraţia morfologică a ţărmurilor; funcţia de apărare este o consecinţă a cadrului natural cu rol de adăpost; în alte situaţii relieful imprimă o anumită utilizare a terenurilor în intravilan, care stă la baza funcţiei urbane etc);
- *resursele naturale* (oraşele miniere şi cele petroliere sunt cele mai dependente de localizarea resurselor naturale; în multe cazuri au apărut, s-au dezvoltat şi au dispărut odată cu epuizarea resurselor). Dar trebuie înţeles faptul că tot relieful, prin structura sa geologică, este cel care condiţionează repartiţia resurselor naturale, prin urmare indirect, această categorie de funcţii urbane este condiţionată de relief;
- *condiţiile climatice*, influenţează într-o mai mică măsură funcţiile urbane; de exemplu, riscul la fenomene climatice extreme va descuraja amplasarea de obiective industriale poluante (centrale atomoelectrice, combinate siderurgice), care prin distrugere să poată afecta grav mediul; la fel în zonele unde se produce frecvent fenomenul de ceaţă, va fi evitată amplasarea de unităţi industriale care degajă în atmosferă noxe poluante etc.;

- *condiţiile socio-economice*, care stau la baza apariţiei de noi funcţii urbane legate de dezvoltarea meşteşugurilor şi a industriei; intensificarea schimburilor comerciale şi dezvoltarea oraşelor comerciale este o consecinţă a industrializării; marile descoperiri geografice şi colonizarea au fost consecinţe ale dezvoltării economico-sociale şi au atras schimbări în profilul funcţional al multor oraşe, prin atragerea funcţiei comerciale şi industriale etc. Factorii sociali şi economici, precum şi implicaţiile acestora asupra evoluţiei modului de viaţă al populaţiei, sunt determinanţi pentru apariţia sau dispariţia unor funcţii urbane sau pentru transformarea acestora;
- *deciziile politico-administrative*, care conduc la localizarea voită a unor funcţii urbane în anumite oraşe, în acord sau în dezacord cu potenţialul acestora. Este vorba aici de industrializarea forţată din perioada economiei super-centralizate (1948-1989) sau de localizarea voită a instituţiilor politico-administrative în anumite oraşe care au fost investite cu statut de capitală, această funcţie atrăgând şi altele şi conducând în final la dezvoltarea de ansamblu a unor zone întinse (cazul Brasiliei, de exemplu);
- *evoluţia istorică a oraşului*, care determină mutaţii în profilul funcţional urban ca urmare a schimbării condiţiilor economico-sociale sau a celor naturale. Astfel, pe parcursul timpului unele funcţii au dispărut, antrenând după sine fie dispariţia oraşelor (*Histria*, *Troia* sau *Efes*, de exemplu, au dispărut ca urmare a dispariţiei funcţiei portuare prin colmatarea ţărmurilor)[78]; în alte cazuri pe lângă funcţia iniţială (embrionară) au apărut şi alte funcţii urbane (comercială, industrială, politico-administrativă), care au condus la diversificarea profilului funcţional prin funcţii de tip mixt sau complex.

Funcţia urbană influenţează direct mărimea, importanţa şi rolul oraşului în teritoriu, relaţiile acestuia cu celelalte aşezări umane.

Dublul caracter al funcţiei urbane: *funcţii externe* şi *funcţii interne*.

De regulă, înţelesul funcţiei urbane se reduce la caracterul său *extern*; al impactului în exterior al specializării de bază a oraşului, aşa cum este el cunoscut la nivel local, regional, naţional sau chiar internaţional. Un oraş cu funcţii industriale va fi cunoscut prin produsele sale, care vor servi ca materii prime, semifabricate sau utilaje pentru industrii din aval situate în alte oraşe; de potenţialul şi infrastructura unui oraş turistic vor beneficia turişti veniţi din afara sa, după cum funcţia comercială sau funcţia politico-administrativă presupune un rol de polarizare la nivel teritorial.

De cealaltă parte, funcţia *internă* este orientată în direcţia satisfacerii necesităţilor populaţiei oraşului respectiv, având prin urmare o folosinţă internă şi nu influenţează raporturile exterioare ale oraşului. De exemplu, produsele unei fabrici de pâine au de obicei o arie de utilizare locală, fiind destinate consumului populaţiei aceluiaşi oraş unde au fost produse; la fel, constructorii clădesc locuinţe pentru populaţia oraşului, băcanii de cartier deservesc populaţia de pe străzile vecine, mecanicii auto repară maşinile locuitorilor aceluiaşi oraş, profesorii instruiesc copii din acelaşi oraş etc. Funcţia internă

[78] Oraşul antic *Troia*, de exemplu, se află astăzi la 15 km de coastă, dar acum 3 000 de ani gura de vărsare a râului *Scamandru* se afla cu 5 km mai în interior, într-un mic golf care a fost umplut cu aluviuni.

este prezentă în fiecare oraş şi nu dă specificul funcţional al oraşului.

Trasarea unei demarcaţii stricte între funcţia externă şi cea internă a unui oraş este însă o problemă destul de dificilă deoarece una şi aceeaşi unitate industrială poate frecvent să lucreze atât pentru deservirea populaţiei din exterior, cât şi pentru cea a populaţiei oraşului însuşi; se ia în considerare în aceste situaţii aria de acoperire cu produse sau servicii a respectivelor unităţi productive.

## 2. Determinarea funcţiilor urbane

Pentru a determina funcţia sau funcţiile urbane ale unui oraş este necesară compararea diferitelor activităţi care se desfăşoară în interiorul său şi evidenţierea acelora care sunt îndreptate spre satisfacerea unor necesităţi exterioare oraşului.

De regulă, pentru determinarea funcţiilor urbane se folosesc două criterii:

a. *populaţia activă ocupată* pe diferite ramuri de activitate este criteriul cel mai des utilizat pentru determinarea funcţiilor urbane, deoarece prezintă avantajul unor bune raportări statistice. În acest sens, metoda de bază utilizată constă în *calculul abaterilor pozitive* de la media proporţiei de activi care lucrează în diferite ramuri de activitate. Cu cât abaterea pozitivă de la medie este mai mare, cu atât ramura sau subramura respectivă este mai caracteristică pentru profilul funcţional al oraşului. Tot pe baza structurii populaţiei active ocupate se calculează şi indicele generator de oraşe, respectiv proporţia populaţiei active care lucrează în funcţii generatoare de oraşe din totalul activilor.

b. *structura valorică a producţiei* realizată în oraş, este o metodă relativ restrictivă deoarece permite compararea doar a ramurilor economice, pentru a le evalua importanţa în venitul total al oraşului, fiind imposibilă extinderea comparaţiei la alte funcţii, cum ar fi cea politico-administrativă, de exemplu.

**Reprezentarea grafică a funcţiilor urbane. Diagrama funcţională (Nomograma)**

Pentru reprezentarea grafică a funcţiilor urbane, în practică se foloseşte *diagrama triunghiulară* (nomograma). Această metodă constă în reprezentarea celor trei categorii majore de aşezări umane, în raport de ponderea populaţiei ocupate (aşezări predominant industriale, predominant agricole şi aşezări specializate în comerţ şi servicii), în interiorul unui triunghi echilateral.

Pentru aceasta se desenează un triunghi echilateral de mărime convenabilă în funcţie de încărcătura de puncte ce trebuie reprezentată, după care se împarte fiecare latură în 100 părţi egale, pentru a putea fi reprezentate ponderile pentru fiecare dintre cele trei variabile. Astfel, triunghiul echilateral va avea reprezentată pe fiecare latură câte o funcţie: I – industrială, A – agricolă, S – servicii. Gradarea fiecărei laturi se realizează de la 0 la 100 în părţi egale, iar la capătul notat cu 100 se va scrie iniţiala funcţiei economice. Apoi se împarte triunghiul echilateral în patru triunghiuri asemenea, prin unirea punctelor care marchează jumătatea fiecărei laturi, respectiv 50% din funcţia respectivă şi astfel se va obţine câte un triunghi în care funcţiile industrială, agricolă şi de servicii au ponderi de peste 50%, fiecare corespunzând iniţialei puse în dreptul unghiului, iar cel de-al patrulea triunghi va servi pentru gruparea aşezărilor care au ponderi mai mici de 50%, deci aşezări cu funcţii mixte. Pentru determinarea poziţiei fiecărei aşezări în diagramă în funcţie de ponderea populaţiei active

din industrie, agricultură şi servicii[79], se stabilesc pe laturile respective punctele corespunzătoare fiecărei ponderi, apoi se trasează câte o paralelă la latura opusă celei pe care este înscrisă fiecare dintre funcţii. Cele trei paralele interioare se vor intersecta într-un punct care determină poziţia funcţională a aşezării după datele statistice. Similar se va proceda cu fiecare aşezare în parte, marcându-se punctele cu numele aşezărilor care le desemnează. Deoarece diagrama serveşte doar ca instrument de lucru, pentru a se evita aglomerarea de linii, după determinarea locului (punctului) fiecărei aşezări se va trece pe curat doar triunghiul echilateral împărţit în cele patru triunghiuri mai mici, gradaţiile, notările cu iniţialele funcţiilor şi punctele determinate corespunzătoare aşezărilor umane (Figura 28).

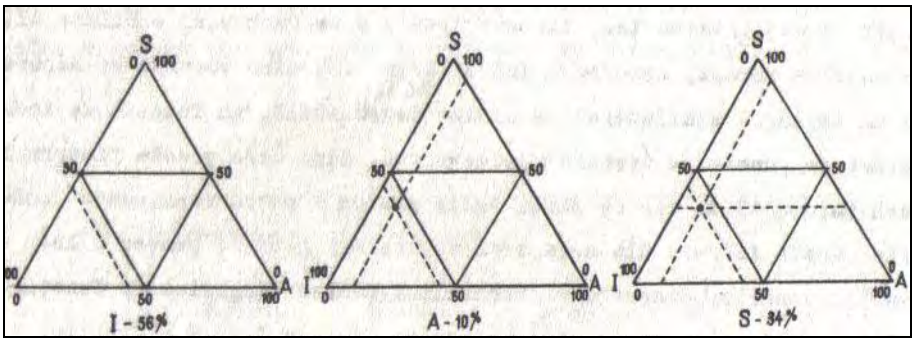



Figura 28. Diagrama triunghiulară.
Stabilirea poziţiei aşezărilor umane în funcţie de ponderea populaţiei active pe ramuri.
Sursa: Dragu, 1975, p. 150-152

## 3. Funcţia rezidenţială

Prin însăşi definiţie, oraşul implică o concentrare umană permanentă, deci o funcţie de rezidenţă. Problema este dacă această funcţie are un impact exterior oraşului, deci dacă poate fi considerată funcţie urbană. Cu rare excepţii, funcţia rezidenţială este o funcţie internă, orientată către necesităţile locuitorilor oraşului respectiv. Doar în situaţiile unor oraşe lipsite de o bază economică, în care funcţiunea dominantă este cea de cazare a populaţiei, se poate vorbi de funcţie rezidenţială.

Este specifică oraşelor construite sau dezvoltate pe lângă mari unităţi industriale sau miniere, amplasate în exteriorul lor. Principala raţiune de a fi a acestor centre urbane este legată de cazarea muncitorilor din aceste unităţi industriale, dinamica urbană fiind strict legată de dinamica respectivelor unităţi industriale.

Pe de altă parte, acest tip de oraşe (oraşele-dormitor) au apărut în ultimele decenii în apropierea unor mari metropole din statele cu un nivel ridicat de industrializare, prin fenomenele de periurbanizare şi rururbanizare (prin migrarea populaţiei către periferii datorită degradării condiţiilor de locuit din marile metropole (poluare, aglomeraţie, trafic dificil, preţ ridicat al terenurilor etc).

[79] La industrie se include şi populaţia activă din construcţii, iar la agricultură se include şi populaţia din silvicultură.

## 4. Funcţia militară

Este una dintre funcţiile urbane embrionare, care a stat la baza necesităţii de apărare, contribuind la geneza majorităţii centrelor urbane, sub formă de aşezări întărite, forturi, oppide, castre, sedii ale unor garnizoane militare etc., care supravegheau drumuri comerciale, frontiere sau puncte strategice.

Oraşele care au evoluat având la bază funcţii militare se caracterizează prin planuri ortogonale, existenţa zidurilor şi turnurilor de apărare etc. Printre astfel de oraşe se numără *Besançon*, *Köln*, *Nürnberg*, *Trèves*, *Belfort*, *Edinburgh*, *Sighişoara*, *Braşov*, *Sibiu* etc.

Astăzi constituie una dintre funcţiile dispărute sau care au fost întrecute ca importanţă de alte funcţii urbane, precum cea industrială sau comercială.

## 5. Funcţia comercială şi de transporturi

Caracterizează acele oraşe care au apărut şi au evoluat din raţiuni comerciale. Dezvoltarea lor este indisolubil legată de căile de comunicaţie, iar localizarea predilectă a acestora este la intersecţia marilor drumuri comerciale sau la contactul unor regiuni naturale cu potenţial economic diferit, fapt ce implică complementaritatea produselor oferite pentru schimb. Astfel se explică apariţia de centuri urbane la contactul regiunilor deluroase cu câmpia, atât din sud (*Drobeta–Turnu Severin*, *Craiova*, *Slatina*, *Piteşti*, *Târgovişte*, *Ploieşti*, *Buzău*), cât şi din est (*Râmnicu Sărat*, *Focşani*, *Bacău*, *Roman*, *Paşcani* etc) şi vest (*Seini*, *Tăşnad*, *Oradea*, *Arad*, *Lugoj* etc), la contactul extern al munţilor cu dealurile (*Solca*, *Gura Humorului*, *Piatra Neamţ*, *Moineşti*, *Câmpulung*, *Călimăneşti*, *Bumbeşti-Jiu*, *Tismana*) sau intern (*Baia Mare*, *Năsăud*, *Bistriţa*, *Reghin*, *Odorheiu Secuiesc*, *Făgăraş*, *Sibiu*, *Cugir*, *Alba Iulia*, *Aiud*, *Cluj-Napoca*, *Dej* etc), sau în depresiuni intramontane (*Braşov*, *Sfântu Gheorghe*, *Miercurea Ciuc*, *Gheorgheni*, *Vatra Dornei*, *Vişeu de Sus*, sau *Brezoi*, *Hunedoara* etc). Apariţia unor oraşe precum *Bucureşti*, *Alexandria*, *Roşiori de Vede* sau *Urziceni* este legată de intersecţia unor drumuri comerciale ce leagau oraşele porturi dunărene cu oraşele interioare.

Formele embrionare de aşezări comerciale, care prin dezvoltare au condus la apariţia oraşelor, sunt de două tipuri:

- *târgurile locale* (*burgurile*), care au fost create pentru schimburile locale; acestea se numără printre primele forme de viaţă urbană generând un anumit mod de organizare socială în raport de activităţile comerciale. Cum deplasarea se făcea de regulă pe jos, zona de influenţă a târgurilor se extindea pe o rază de circa 10 km. Conform dreptului german vechi, nu se putea deschide un târg la o distanţă mai mică de 10 km de un târg deja existent (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 125). O importanţă deosebită o aveau târgurile de vite, foarte frecvente în partea centrală a S.U.A. (*Omaha*, de exemplu).

În Europa, târgurile au atins apogeul la mijlocul secolului al XIX-lea. Funcţia unora este atestată şi de toponimie: *Târgu Neamţ*, *Târgu Mureş*, *Miercurea Ciuc* (târgul

de miercuri din Ciucuri)[80], *Târgu Ocna*, *Târgu Jiu*, *Târgu Secuiesc*, *Târgovişte*, după cum toponimul *Strasbourg* atestă situarea oraşului la intersecţia unor drumuri comerciale pavate[81].

- *agenţiile comerciale* (*factoriile*), reprezintă forma rudimentară a schimburilor îndepărtate, caracterizând formele embrionare de pătrundere a influenţei europene în Americi, Asia şi Africa. Au apărut prin procesul de colonizare, localizarea lor fiind legată de zonele litorale, de contact cu axele de circulaţie internă (la vărsarea unor artere hidrografice) favorizând dezvoltarea porturilor. Astfel de exemple sunt *Halifax*, *Québec*, *Boston*, *Nieuwe Amsterdam* (*New York*), *Philadelphia*, *Veracruz*, respectiv *Belém*, *Fortaleza*, *Pernambuco* (*Recife*), *Salvador*, *Rio de Janeiro*, *Montevideo* sau *Buenos Aires* (pe coasta atlantică a Americilor); *Calcutta (Kolkata)*, *Karachi*, *Goa* (pe coastele Indiei britanice); *Dakar*, *Abidjan*, *Accra*, *Lomé*, *Lagos*, *Luanda, Cape Town* sau *Dar es Salaam* (în Africa) etc. În multe situaţii, acest tip de oraşe erau fondate în zone lipsite de viaţă urbană, contribuind apoi la punerea în valoare a unor spaţii extinse, cum este cazul oraşului *Port Nelson* de pe litoralul Golfului Hudson, în Canada (idem, p. 126).

Progresul tehnologic, ce a contribuit la dezvoltarea infrastructurii de comunicaţii a determinat apariţia unei noi generaţii de aşezări comerciale, legate de intersecţia marilor drumuri comerciale maritime sau transcontinentale, sau situate la intrarea în trecători montane sau strâmtori maritime. Se dezvoltă astfel oraşele cu funcţie de popas situate la intrarea în trecătorile alpine (*Innsbruck*-ul, care era punctul de plecare pentru traversarea pasului Brenner; *Sondrio*, legat de pasul Aprica sau *Bellinzona*, legat de traversarea pasului Saint Gothard); punctele de escală situate de-a lungul drumurilor de caravane (cum sunt *Lulan* în bazinul Tarimului, punct de popas pe Drumul mătăsii; *Biskra*, *Ghardaïa* şi *Fès*, la intarea în Sahara dinspre Atlas, sau *Toumbouctou* şi *Kano*, la ieşirea din deşert către Atlantic). Similar, extinderea reţelelor feroviare a contribuit la dezvoltarea unor oraşe comerciale din partea centrală şi vestică a Americii de Nord, sau din Siberia. Oraşe precum *Ufa* sau *Celeabinsk*, dezvoltate de o parte şi de alta a Uralului au evoluat în strânsă relaţie cu Transsiberianul, iar *Harbin* (*Pin Kiang*) sau *Mukden* nu erau la început decât puncte de bifurcaţie ale Transsiberianului. În România, printre numeroasele astfel de exemple se pot cita *Paşcani*, *Adjud*, *Simeria* sau *Făurei*. Funcţia de transport a atras funcţia comercială care a constituit motorul dezvoltării urbane, multe astfel de oraşe devenind astăzi, datorită favorabilităţilor induse de poziţia geografică, mari oraşe comerciale, care au atras şi alte funcţiuni urbane, devenind şi importante nuclee industriale şi de concentrare a capitalului financiar-bancar. *Saint Louis* de exemplu, a evoluat la confluenţa Mississippi cu Missouri, *Khartoum* la confluenţa dintre Nilul Albastru şi Nilul Alb; *Chicago*, *Detroit*, *Clevelad* sau *Buffalo* au evoluat ca urmare a poziţiei favorabile la intersecţia drumurilor comerciale ce leagă Marile Lacuri cu

[80] Depresiunea Ciuc. Similar, *Miercurea Sibiului*, *Miercurea Nirajului* etc.

[81] *Strasbourg* este centrul administrativ al regiunii franceze Alsacia, care în decursul istoriei a fost disputată cu Germania. Denumirea germană a oraşului este *Strassenburg* (de la *strasse* = stradă + *burg* = târg).

reţeaua feroviară şi rutieră din estul şi centrul S.U.A., iar dezvoltarea oraşului *Milano* s-a datorat poziţiei sale de punct terminus pentru căile ferate ce trec prin pasurile Alpilor.

Porturile (generale sau specializate) reprezintă o altă categorie distinctă de oraşe comerciale. Localizarea acestora este strâns legată de configuraţia ţărmurilor şi de adâncimea apei mării, factori care condiţionează în timp evoluţia porturilor şi a oraşelor-porturi. Astfel, unele au cunoscut o puternică dezvoltare, înscriindu-se printre marile oraşe ale lumii (*New York*, *Londra*), altele au devenit nuclee de polarizare regională (*Rotterdam*, *Marsilia*, *Constanţa*, *Hamburg* etc), însă multe au dispărut datorită colmatării golfurilor sau estuarelor unde erau situate sau şi-au menţinut o arie de polarizare locală dată de caracterul lor monofuncţional (porturi pescăreşti, porturi de tranzit al unor materii prime etc). Altele s-au dezvoltat ca porturi de tranzit, deoarece navigaţia pe distanţe lungi presupunea escale pentru aprovizionare (*Dakar* era o escală pe drumul Americii de Sud, *Cape Town* pe cel al Indiilor orientale, *Honolulu* pentru traversarea Pacificului etc.) sau ca puncte de plecare pentru colonizările ţinuturilor interioare (porturile de pe litoralul african sau pe cel al Americilor).

Alte porturi au o evidentă funcţie geostrategică, localizarea lor fiind determinată de existenţa unor strâmtori sau canale maritime, veritabile relee de convergenţă a fluxurilor de mărfuri şi personae. Dezvoltarea oraşelor *Singapore* sau *Djakarta* este legată de calea maritimă transoceanică ce leagă faţada pacifică a Asiei cu porturile de pe ţărmurile Oceanului Indian, *Gibraltarul* este legat de funcţia sa de punte trans-continentală între Europa Sud-Vestică şi Africa dar şi între Mediterana şi Oceanul Atlantic; *Istanbulul* de sistemul de strâmtori ce despart Europa Balcanică de Asia Mică; *Port Saïd* şi *Ismailia* s-au dezvoltat datorită Canalului Suez, *Panamá* datorită canalului cu acelaşi nume, care reprezintă puncte obligatorii de escală pentru nave.

Pe de altă parte, condiţiile atmosferice pot influenţa dezvoltarea portuară: ceţurile pot îngreuna considerabil navigaţia făcând-o mult mai costisitoare, de asemenea un port bun trebuie apărat de vânturile de larg, printr-o localizare corespunzătoare. Astfel, ceaţa a îngreunat de-a lungul timpului utilizarea comercială a portului *Brest*, favorizând porturile mai sudice (*Nantes* şi *Bordeaux*), iar vânturile de larg au făcut ca *Algerul* să-şi stabilească portul la adăpostul insulelor El Djezaïr (Beaujeu-Garnier, Chabot, p. 136). Aluviunile constituie un alt factor limitativ important în dezvoltarea activităţii portuare (cazul *Tianjin*-ului, de exemplu)[82] sau al al *Sulinei*. Ţărmurile stâncoase formate în urma submersiunilor recente ale unor regiuni accidentate au adâncimi suficient de mari pentru localizarea porturilor, dar pot fi presărate cu stânci submarine care să îngreuneze navigaţia. Cu toate acestea, dezvoltarea tehnologică a diminuat considerabil rolul factorilor topografici şi atmosferici în localizarea şi dezvoltarea activităţilor portuare, primordiali devenind factorii geostrategici.

[82] Aluviuni din câmpiile de loess din amonte, aduse de râul Yongding.

**Porturile din bazinul Mării Negre. Studiu de caz: Constanţa**

Intrarea în exploatare a canalelor Dunăre – Marea Neagră (1984) şi Dunăre – Main – Rhin (1992) a sporit importanţa Dunării ca axă fluvială transcontinentală, fiind asigurată astfel, prin sistemul de căi navigabile fluviale, conexiunea dintre Marea Nordului (Rotterdam) şi Marea Neagră (Constanţa). În acest context, importanţa excepţională a Dunării în sistemul căilor de comunicaţie europene a fost confirmată încă de la cea de-a doua Conferinţă Pan-Europeană în domeniul Transporturilor (Creta, 1994) prin desemnarea acesteia drept unul dintre coridoarele pan-europene de transport, respectiv coridorul 7. În acest context, importanţa geostrategică a portului Constanţa este de prim ordin, depăşind cadrul de cooperare regională. Aceasta este dublată şi de o importanţă economică excepţională, portul Constanţa fiind, sub aspectul infrastructurii, capacităţii de operare şi a traficului anual, cel mai mare port la Marea Neagră.

Sub numele de Tomis, *Constanţa* a fost fondată de către coloniştii greci din Milet în sec. VI î.Chr., căpătând statut de port liber în anul 260 î.Chr. O perioadă înfloritoare a avut-o începând cu primul secol al mileniului I, până în secolele XIII-XIV, când navigaţia şi comerţul bazinului pontic era controlat de romani, apoi de genovezi şi veneţieni. În secolul XV, includerea Dobrogei la Imperiul Otoman a determinat un puternic recul în activitatea portuară a Constanţei (denumită atunci Küstendje). Abia în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, acesta a cunoscut o revigorare, prin construirea căii ferate Constanţa-Cernavodă (1857-1860). Începând din 1895-1896, portul a înregistrat o dezvoltare rapidă, capacităţile portuare fiind extinse şi modernizate. Amenajările din perioada postbelică şi mai ales cele din 1964 au condus la extinderea portului spre sud, mărindu-se suprafaţa incintei portuare şi lungimea cheilor de trei ori. Concomitent, adâncimea a fost mărită până la 13,5 – 14,5 m, permiţându-se astfel accesul navelor de până la 150 000 tdw.

În deceniile VII şi VIII, extinderea capacităţilor portuare are loc în lungul ţărmului, atât la nord cât şi la sud, prin construirea porturilor Midia-Năvodari, specializat în traficul ţiţeiului şi produselor petroliere şi Constanţa Sud-Agigea, ca punct terminus al Canalului Dunăre-Marea Neagră. La rândul său, portul Midia-Năvodari, construit exclusiv pentru deservirea rafinăriei cu acelaşi nume este şi port fluvial, fiind legat printr-o ramificaţie de Canalul Dunăre - Marea Neagră. Totodată, este nucleul de convergenţă al conductelor petroliere submarine ce vin dinspre platformele de foraj din platforma continentală a Mării Negre.

Prin aceste lucrări de extindere şi modernizare, capacitatea de trafic a fost mărită de la 60 la 85 milioane tone anual, fiind astfel reconfirmată poziţia Constanţei de cel mai mare port la Marea Neagră şi al patrulea din Europa, după Rotterdam, Anvers şi Marsilia. Şantierul naval are capacităţi de producţie ce permite construirea de tancuri petroliere de până la 150 000 tdw, iar în zona liberă poate fi derulată toată gama de operaţii specifice acestora. In structura traficului, predomină ţiţeiul şi produsele petroliere, urmate de minereuri şi cărbune, mărfuri generale, ciment, cereale şi produse chimice. În portul Constanţa poate fi operată aproape orice tip de marfă, acesta dispunând de terminale Ro-Ro şi Ferry, de terminale specializate pentru produse chimice, pentru ciment şi materiale de construcţie, pentru produse refrigerate, pentru containere etc. În perspectivă se are în vedere reabilitarea digului de larg şi construirea de noi amenajări ce vor completa infrastructura portuară. La ţărm se află în construcţie un nou terminal de containere, unul de pasageri şi un terminal de gaz lichefiat; se are în vedere extinderea terminalului de cereale prin construirea unei noi capacităţi de depozitare şi prelucrare a cerealelor în zona de sud, construcţia unui terminal ecologic şi a unui centru de afaceri. Un alt proiect important este introducerea unui Sistem Informatic de Management, bazat pe schimbul electronic de date, proiectat să servească într-o primă etapă necesităţile Administraţiei Portului Constanţa, iar într-o etapă ulterioară, necesităţile întregii platforme portuare. Securitatea în rada portuară va fi îmbunătăţită prin continuarea lucrărilor la digurile de nord şi de sud, precum şi prin prelungirea cu un kilometru a digului de larg.

Dezvoltarea portului Constanţa este favorizată în primul rând de poziţia sa geostrategică: Constanţa are o funcţie de releu între pieţele europene, pe de o parte şi pieţele Asiei de Sud-Est şi cele ale Mării Negre, pe de altă parte. Se adaugă conexiunea sa la un sistem de transport intermodal: maritim, fluvial, rutier, de cale ferată şi aerian (aeroportul Mihail Kogălniceanu). Intrarea în Canalul Dunăre – Marea Neagră se află în zona de sud a portului, ceea ce permite transbordarea directă a mărfurilor din nave maritime în barje fluviale.

Portul Constanţa are un hinterland vast, ce include bazinul Mării Negre şi fluviul Dunărea. Poziţia sa, la unul din capetele axei transcontinentale Rhin – Main – Dunăre permite accesul direct spre un drum mai scurt, deci mai ieftin către Europa Centrală. Infrastructura şi adâncimea de-a lungul cheiului creează posibilitatea accesului în port a tuturor tipurilor de nave care trec prin Canalul Suez şi prin strâmtorile ponto-mediteraneene. La aceasta se adaugă facilităţile strategice, cum ar fi regimul de zonă liberă şi construcţiile şi reparaţiile de nave. Portul are o Zonă Liberă, care oferă facilităţi atractive, dintre care cele mai importante sunt scutirea de taxe vamale şi de impozitul pe profit. În Şantierul Naval pot fi construite nave de până la 160 000 tdw. Cu aceste facilităţi, la care se adaugă cele oferite de cadrul legislativ de ansamblu, Constanţa va îndeplini rolul de poartă de răsărit a Europei şi principal port în bazinul Mării Negre: port principal pentru tranzitul de mărfuri din Africa de Nord, Orientul Apropiat şi Mijociu către pieţele Europei Centrale şi de Est; port de legătură pentru traficul de mărfuri dinspre ţările fostului spaţiu sovietic (Asia Centrală şi Caucaz) spre Europa şi invers, dar şi centru de distribuţie, unde navele maritime încarcă şi descarcă mărfuri având ca origine sau destinaţie pieţele înconjurătoare.

La nivel local, facilităţile induse de dezvoltarea portuară, corelate cu infrastructura turistică din sudul litoralului şi cu nucleele urbanizate din zona periurbană a Constanţei, au determinat conturarea unei axe urbanizate litorale, de la Năvodari şi Mihail Kogălniceanu până la sud de Mangalia. Pe baza acesteia a fost propusă constituirea unei zone metropolitane a municipiului Constanţa, ca structură de cooperare intercomunală între colectivităţile locale de nivel comunal, datorită funcţionalităţii comune, unitare, a întregii zone (Săgeată, 2006).

Până la începutul anilor ’90, traficul pontic a fost dominat de interesele fostei Uniuni Sovietice, căreia îi revenea întreaga faţadă nordică şi estică a Mării Negre. Aceasta îşi asigura participarea la comerţul mondial într-o mare măsură prin porturile pontice, întâietatea deţinând-o Odessa. Prin urmare, echiparea portuară şi extinderea capacităţilor de trafic ale porturilor sovietice la Marea Neagră s-a făcut diferenţiat, investiţiile de modernizare ale acestora concentrându-se preferenţial spre Odessa sau spre bazele militare navale. Dezmembrarea U.R.S.S. şi accederea la independenţă a Ucrainei şi Georgiei au determinat mutaţii fundamentale în jocul geopolitic pontic, întâietatea fiind preluată de Ucraina. Pe de altă parte, cea de-a doua putere maritimă pontică, Turcia, care până atunci îşi orientase interesele spre porturile de la Marea Egee şi Marea Mediterană, a început să-şi reafirme tot mai pregnant rolul de putere regională în spaţiul balcanic şi caucazian. Panislamismul, favorizat de independenţa Azerbaidjanului, de mişcările separatiste din Bosnia şi Georgia a găsit în Turcia un important sprijin. Pe de altă parte însă, statutul său de membră NATO încă din 1952, dar şi depunerea candidaturii de aderare la Uniunea Europeană au impus orientarea politicii turce către o poziţie de catalizator regional, date fiind focarele conflictuale de la graniţele sale (Kurdistan, Caucaz, Irak, Orientul Apropiat şi Balcani). Un alt element important pe scena geopolitică pontică îl reprezintă tranzitul petrolului caspic. În acest sens proiectul *Nabucco*, finanţat de U.E., deschide perspectiva integrării bazinului Mării Negre în traseul petrolului caspic spre pieţele vest-europene, fie prin mărirea capacităţii de transport prin tancuri petroliere, fie prin instalarea de conducte submarine, dar şi prin combinarea concomitentă sau succesivă a celor două modalităţi. Este cazul portului rusesc Novorossiysk, dar şi a porturilor georgiene Poti şi Batumi, ca viitoare porturi-releu în traficul petrolier al Caspicei spre Uniunea Europeană. Extinderea traficului petrolier prin tancuri petroliere este limitată de factori obiectivi: limita de adâncime şi de risc ecologic prin complexul de strâmtori Bosfor – Dardanele. Prin Strâmtori nu pot trece tancuri petroliere mai mari de 250 000 tdw şi nici mai multe de un anumit număr (4 500) în cursul

anului. Frecvenţa crescută în ultimul timp a accidentelor navale în Strâmtori măreşte riscul ecologic, ceea ce constituie principalul factor restrictiv pentru traficul petrolier. În acest context, atenţia s-a îndreptat concomitent cu dezvoltarea infrastructurilor portuare, spre construirea de conducte submarine care să facă joncţiunea între conductele terestre dinspre regiunile petroliere mai îndepărtate de Marea Neagră şi cele din Europa, ca piaţă consumatoare. Astfel de conducte se află în construcţie dinspre Baku şi Tenghiz spre porturile caucaziene la Marea Neagră. Construcţia acestora oferă posibilitatea revigorării activităţilor portuare, în multe cazuri asociind şi o relansare a industriei prelucrătoare a petrolului, îndeosebi pe faţada vestică a Mării Negre, unde porturile dispun şi de importante rafinării.

Dacă până în anii ’90 traficul pontic se rezuma în cea mai mare parte la un trafic de export şi de import al ţărilor riverane prin porturile existente, în ultimii ani, datorită interesului crescut al Europei ca principală piaţă consumatoare de hidrocarburi, sunt deschise perspectivele nu numai a integrării traficului petrolier în programele europene de dezvoltare pe termen scurt şi mediu, ci şi a integrării globale a regiunii Mării Negre în programele de dezvoltare regională pe termen mediu şi de lungă durată ale Uniunii Europene. Abordată într-un context global, într-un program integrator, Marea Neagră ar putea juca în viitor un rol esenţial în coeziunea şi stabilitatea unei zone cu o geopolitică destul de complexă şi conflictuală.

România, care a încercat încă din deceniul al şaptelea să-şi diversifice aria geografică a schimburilor ei comerciale externe, a dezvoltat portul Constanţa, ca importantă poartă maritimă spre traficul internaţional. În acelaşi timp, ca port la canalul Dunăre – Marea Neagră, oferea posibilitatea efectuării unui trafic de tranzit între regiuni geografice mult mai îndepărtate şi cu o complementaritate economică mai accentuată.

După 1990, mutaţiile politice fundamentale din ţările bazinului Mării Negre au determinat schimbări radicale şi în volumul şi structura traficului maritim pontic. Cu excepţia porturilor turceşti, toate celelalte au înregistrat diminuări masive ale volumului traficului portuar. Cele mai afectate au fost porturile de pe faţada sa vestică, care au înregistrat o diminuare bruscă a volumului traficului lor. Traficul prin portul Constanţa, care depăşise 62 milioane tone în anii 1988-1989, a înregistat o scădere bruscă în anii 1990, 1991 şi 1992 (42,4; 28,4 respectiv 26,8 milioane tone), un uşor reviniment înregistrându-se după 1995 când a depăşit constant 30 milioane tone anual.

Porturile de pe faţada estică şi nord-estică par a avea şanse noi de dezvoltare datorită şi statutului acestora de principale (în unele cazuri singurele) porţi spre lume ale unor state devenite independente în 1991 ca urmare a dizolvării Uniunii Sovietice.

După 1990, nu numai volumul şi structura traficului pontic s-a redus prin dificultăţile survenite ca urmare a restructurării economiilor din statele riverane, ci s-au modificat radical aria geografică şi direcţiile curenţilor de mărfuri. Tendinţa a fost de scădere a traficului dintre porturile din spaţiul ex-sovietic, concomitent cu creşterea acestuia pe faţada sudică şi estică a Mării Negre. A sporit şi oferta intensificării tranzitului între regiunile Orientului Mijlociu şi ţările din zona Golfului Persic, prin combinarea traficului terestru al Turciei, cu traficul maritim prin Marea Neagră până la porturile de pe faţada vestică şi nord-vestică ca relee în tranzitul către Europa Centrală şi Occidentală. Au fost încheiate acorduri bilaterale pentru crearea de linii maritime de ferry-boat între Constanţa şi Samsun (Turcia), Constanţa şi Poti (Georgia).

În prezent, diferenţierile dintre porturile pontice apar şi din punct de vedere al nivelului de utilizare al capacităţilor portuare. Constanţa şi Odessa au în prezent capacităţi de trafic excedentare, în timp ce porturile caucaziene nu dispun de suficiente capacităţi pentru a-şi mări volumul şi pentru a diversifica structura traficului portuar. Noua situaţie geopolitică avantajează mult poziţia Novorossiysk-ului, care îşi va putea intensifica dezvoltarea ca principal port al Rusiei, supliniind astfel pierderea Odessei şi a altor porturi importante de pe litoralul ucrainean al Mării Negre.

Competiţia dintre porturile pontice se reflectă mai ales în tranzitul de mărfuri dintre regiunile limitrofe sau apropiate spaţiului pontic propriu-zis, pe de o parte şi dintre porturi învecinate de pe aceeaşi faţadă a mării, pe de altă parte. Complementaritatea dintre porturile pontice apare nu numai sub

aspectul potenţialului, ci şi ca o posibilitate concretizată deja prin acordurile bilaterale sau multilaterale în carul regional impus de Zona de Cooperare Economică la Marea Neagră (CEMN). Aceasta se manifestă sub două aspecte: *direct*, între porturi specializate din Bazinul Mării Negre şi *indirect*, între porturile pontice şi cele ale altor mări, îndeosebi cu cele de la Marea Mediterană şi Marea Adriatică.

În aceste condiţii, portul Constanţa posedă o serie de avantaje care îi conferă, în general, o poziţie deosebit de competitivă la Marea Neagră:

- dispune de un sistem de transport intermodal: maritim, fluvial, rutier şi de cale ferată, aeroport internaţional. Intrarea în Canalul Dunăre – Marea Neagră se află în zona de sud a portului, permiţând transbordarea directă a mărfurilor din nave maritime în barje;
- are un hinterland vast, ce include atât bazinul Mării Negre, cât şi bazinul dunărean;
- capacităţile de operare, cele mai mari şi mai moderne din regiune, permit accesul în port a tuturor categoriilor de nave ce tranzitează Canalul Suez;
- este un nod de convergenţă pentru legăturile de tip Ro-Ro şi ferry-boat.
- prezintă importante facilităţi strategice, cum ar fi şantierul naval şi regimul de zonă liberă.

Schimburile comerciale maritime în special, dar şi cele continentale, au generat mari pieţe comerciale (emporii[83]), care au constituit la rândul lor factorul motrice al unor mari oraşe: atât în antichitate (*Atena*, oraşele feniciene, *Cartagena*), cât şi în Evul Mediu (*Veneţia*, *Genova*), dar şi în timpurile moderne (*Antwerpen*, *Amsterdam* etc.).

Alte oraşe au evoluat ca urmare a unor aeroporturi; este în general situaţia unor oraşe din zone izolate sau depărtate de ariile centrale ale statelor respective către care avionul este cel mai facil mijloc de acces. *Anchorage*, principalul centru economic din Alaska îşi datorează dezvoltarea aeroportului; similar, marile oraşe siberiene care funcţionează ca nuclee de dezvoltare pentru vaste spaţii slab populate s-au dezvoltat ca urmare a legăturilor feroviare şi aeriene.

## 6. Funcţia industrială. Profiluri de oraşe industriale

Funcţia industrială caracterizează cea mai mare parte a oraşelor actuale, dezvoltate ca urmare a apariţiei şi dezvoltării industriei. Una dintre caracteristicile esenţiale ale industriei este *tendinţa de concentrare*, care conduce la formarea oraşelor. Meşteşugarii considerau că pentru a-şi procura materia primă sau pentru a-şi găsi pieţe de desfacere atunci când vânzarea depăşea limitele satului, cel mai comod era să se grupeze. Astfel se explică concentrarea industriei sub forma incipientă a meşteşugurilor (*Sibiu*, *Braşov*, *Făgăraş*, *Saint-Claude*, *Morez*, *Oyonnax*, *Moirans*[84]). Pe de altă parte, oraşele contribuie la dezvoltarea industriei: oraşele comerciale au interesul de a valorifica la maximum produsele pentru a le extinde gama de utilizare, fabricarea articolelor de consum tinde să depăşească limitele oraşului, conturând astfel funcţia

[83] Emporia reprezintă o mare piaţă comercială legată cel mai frecvent ce comerţul maritim, unde sunt concentrate şi negociate mărfuri de pe întreg globul. În antichitate, emporia semnifica o agenţie comercială situată într-o altă ţară (Erdeli et. al., 1999, p. 117).

[84] Orăşele în Franţa (după Beaujeu-Garnier, Chabot, p. 150).

industrială. Deci, funcţia industrială există doar atunci când oraşul produce pentru exterior.

Oraşele industriale apar mult deosebite faţă de cele comerciale: procesul lor de formare nu s-a desfăşurat într-un ritm lent, în funcţie de nevoile crescânde ale regiunii cu care se învecinează, ci au evoluat rapid, de cele mai multe ori cu ajutorul forţei de muncă venită din exterior. Sunt, de asemenea, mai instabile, în continuă evoluţie şi transformare.

Din punct de vedere al relaţiei cu materiile prime, se disting două categorii de oraşe industriale:

- *oraşele miniere:* a căror dezvoltare este legată de resursele de materii prime: bazinele carbonifere din Rusia, China, Silezia, Valea Jiului, Oltenia; resursele de hidrocarburi din zona Golfului Persic, Marea Caspică (*Baku*), Marea Nordului, Texas, Subcarpaţii Prahovei, Podişul Transilvaniei sau Sahara (*Hassi-Messaoud*); minereurile neferoase din Australia, Canada, Shaba, Maramureş, cele auro-argentifere din California, Alaska, Australia, sudul Africii, minereurile de fier din zona Marilor Lacuri (*Duluth*), Lorena, Laponia (*Kiruna*), Labrador (*Schefferville*), diamantele din Australia, Africa de Sud (*Kimberley*) etc.

- *oraşele industriei prelucrătoare:* prezintă un grad superior de delocalizare, în raport de volumul şi specificul produselor. Cele care prelucrează produse de mari dimensiuni (centrele siderurgice, îndeosebi) s-au dezvoltat cu predilecţie în apropierea sau la contactul dintre regiunile de aprovizionare cu materii prime (în Silezia, Donbass, Kuzbass; *Hunedoara*, *Reşiţa, Salzgitter*) sau în zone portuare, care să le faciliteze aprovizionarea (de exemplu: *Galaţi*, port situat pe Dunărea maritimă, localizare gândită în funcţie de aria de aprovizionare cu minereuri de fier de la *Krivoj Rog* şi cu cărbune din *Donbass* – Ucraina), *Călăraşi* etc. Materia primă a avut un rol important în localizarea industriei de postavuri din *Reims* sau *Sedan* (Franţa), în timp ce industria aluminiului de la *Slatina* sau *Lacq*, care necesită un consum mare de energie electrică este dependentă de energia furnizată de hidrocentralele de pe valea Oltului, respectiv de abundenţa gazului metan. Localizarea centralelor atomoelectrice este dependentă de resursele de apă (*Cernavodă*, *Kozlodui*, *Belene*, *Paks* – pe Dunăre; *Chinon* – pe Loara etc.); tot legate de resursele de apă sunt centrele industriei chimice (la *Turnu Măgurele*, *Făgăraş*, *Ludwigshafen* etc). În alte situaţii, localizarea industriei a avut un caracter absolut aleatoriu: industria automobilelor s-a localizat la *Le Mans*, datorită unui fanatic al automobilului din perioada sa de început, Léon Bollée; Adam Opel a înfiinţat la *Rüsselsheim* firma de automobile cu acelaşi nume etc.

Transporturile continentale sunt costisitoare, dar cu cât mărfurile sunt mai valoroase, cu atât localizarea este mai independentă de materiile prime, fiind mai curând dependentă de localizarea şi valoarea forţei de muncă. Astfel, oraşele care prelucrează produse cu valoare adăugată mare (industrie electrotehnică, electronică, farmaceutică etc.) prezintă cel mai înalt grad de delocalizare în raport de bazele de aprovizionare cu materii prime, corelaţia tinzând în favoarea forţei de muncă. Astfel, unele oraşe dezvoltate pe baza unor industrii grele (extractive şi metalurgice în special), care

utilizează îndeosebi forţă de muncă masculină au atras în compensaţie industrii complementare pentru ocuparea forţei de muncă feminine (astfel se explică de exemplu, industria textilă în oraşul *Motru*).

**Evoluţia unui vechi centru industrial: Oţelu Roşu**

Oţelu Roşu face parte din prima generaţie de nuclee industriale, apariţia sa fiind legată de resursele de materii prime (minereurile de fier din Munţii Poiana Ruscă şi huila cocsificabilă din Munţii Banatului), dar şi de tradiţiile industriale germane şi austro-ungare, care au diferenţiat în secolul trecut spaţiul banatic şi transilvan de cel extracarpatic, cu un model economic diferit. În acest caz siderurgia a avut un rol constitutiv, conducând nu numai la dezvoltarea oraşului, ci la însăşi apariţia aşezării. Evident, autorităţile comuniste şi-au spus cuvântul şi în acest caz, în primul rând prin investiţiile din cadrul uzinei siderurgice, dar şi prin transformarea aşezării în oraş (1960). Însăşi denumirea de „Oţelu Roşu" dată aşezării în 1948[85] reflectă această tendinţă de politizare şi de ştergere a trecutului său „capitalist".

Primele ateliere de prelucrare a fierului, în care lucrau coloniştii germani de la Reşiţa şi Bocşa, au apărut în 1795 în arealul satului Ohaba-Bistra, la poalele Dealului Ferdinandsberg. Ele au stat la baza întemeierii aşezării Ferdinandsberg (atestată documentar în 1806) şi numită ulterior (între 1924 şi 1945) Ferdinand. Este singura aşezare din Culoarul Bistrei întemeiată de coloniştii germani, cea mai nouă şi care a înregistrat cea mai rapidă dezvoltare. Extinderea capacităţilor de producţie la uzina siderurgică, dar şi situarea aşezării în centrul Culoarului Bistrei a favorizat deplasarea populaţiei rurale către aceasta.

Profilul monoindusrial al oraşului este foarte bine evidenţiat şi prin structura zonei industriale: dintr-un total de 79 ha ocupate de clădiri cu destinaţie industrială, 77 ha aparţineau uzinei siderurgice (denumită în prezent *Ductil Steel*). La aceasta se adaugă structura populaţiei ocupate în industrie: din cei 5 610 activi industriali, 4 415 (78,7%) erau ocupaţi în sectorul metalurgiei feroase[86].

Poziţionarea zonei industriale în raport cu zona rezidenţială o include, ca exemplu tipic, în categoria zonelor industriale amplasate în paralel (Figura 29).

Privatizată după 1990, evoluţia uzinei a fost oscilantă: în 1996 se fac investiţii privind îmbunătăţirea procesului tehnologic de laminare, pentru ca în 1999, 70% din acţiuni să fie cumpărate de către un investitor italian (care îi schimbă numele din *Socomet* în *Gavazzi Steel*) care s-a angajat la plata datoriilor şi la investiţii de 20 milioane USD. Obligaţiile contractuale nu au fost respectate, fapt ce s-a repercutat asupra activităţii combinatului, numărul salariaţilor scăzând de la 3 125 în 1998, la 3 050 în noiembrie 1999 şi la numai 614 în septembrie 2002, ocupaţi în sectoarele strict necesare. După doi ani de întrerupere a activităţii (2003-2005), activele productive ale societăţii au fost vândute, în cadrul procesului de lichidare a combinatului, societăţii buzoiene *Ductil Steel*, care a relansat procesul de producţie în oţelărie, fiind preconizată şi redeschiderea laminorului, numărul salariaţilor urmând să crească la 800-900 persoane.

[85] Aşezarea *Oţelu Roşu* a luat fiinţă după al Doilea Război Mondial prin contopirea aşezării *Ferdinand*, întemeiată de coloniştii germani cu aşezare românească *Ohaba-Ponor*. Până la 8 iunie 1948, aşezarea nou formată s-a numit *Ferdinand-Bistra* (Ghinea D., 1996, *Enciclopedia geografică a României*, **I**, Edit. Enciclopedică, Bucureşti, p. 149).

[86] Datele se referă la intervalul 1980-1990, perioadă de maximă dezvoltare industrială a oraşului.

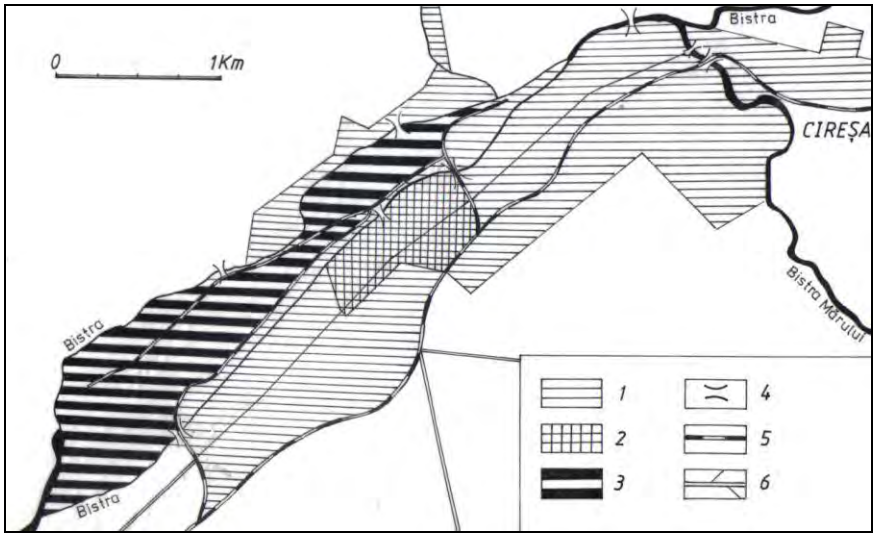



Figura 29. Oţelu Roşu. Zonarea funcţională. 1. Zona rezidenţială, 2. Zona administrativă şi de servicii, 3. Zona industrială, 4. Poduri, 5. Artere hidrografice.

Declinul a fost amplificat şi de cel al evoluţiei activităţilor miniere, deoarece o bună parte din produsele fabricate la Oţelu Roşu erau destinate mineritului. Indiscutabil, de evoluţia sa va depinde şi evoluţia viitoare a oraşului, în acest caz fragilitatea ecosistemului urban fiind evident, oraşul pierzând în intervalul 1997-2007, 115 locuitori. Meseriile specializate din sectorul siderurgic, ca şi lipsa unei infrastructuri moderne îngreunează posibilităţile de reconversie a forţei de muncă. O alternativă pe termen lung ar fi, ca şi în atâtea alte cazuri turismul, inclusiv turismul industrial printr-o valorificare corespunzătoare a capacităţilor industriale de epocă.

**Impactul unei investiţii industriale noi asupra unui vechi centru industrial: Târgovişte**

Anii 1970 au impus tot mai evident în siderurgia mondială orientarea către unităţi de talie mijlocie şi mică, capabile să se adapteze mai uşor şi mai eficient unor tehnologii moderne, mai puţin poluante şi care să producă oţeluri de calitate superioară, înalt aliate. Acest context economic, asociat cu o politică de relativă detaşare faţă de U.R.S.S. a stat la baza deciziei de construire a unui modern combinat siderurgic la Târgovişte, profilat pe producţia de oţeluri speciale, înalt aliate.

Alegerea vechii cetăţi de scaun a Târgoviştei ca loc de amplasare a viitoarei investiţii nu a fost întâmplătoare: între noile reşedinţe de judeţ reinvestite cu această funcţie în 1968, Târgovişte era una dintre cele mai slab dezvoltate, atât sub aspect industrial, cât şi demografic. Se impunea deci transformarea sa dintr-un oraş predominant istoric şi cultural, cu doar o singură mare unitate industrială, dezvoltată pe baza exploatărilor petrolifere (UPET), într-un puternic centru industrial cu rol polarizator pentru întreaga zonă, care să-i justifice statutul de centru administrativ. Obiectiv realizat, deoarece datele recensământului din 1977 evidenţiau o dublare a populaţiei, iar în 1992 s-a înregistrat o creştere cu 62,4% faţă de 1977, evoluţie realizată în cea mai mare parte pe baza sporului migratoriu. Tendinţa ascendentă s-a menţinut până în 1994, ca o confirmare a situaţiei economico-financiare bune a Combinatului de Oţeluri Speciale, fără blocaj financiar, fără credite bancare sau obligaţii restante la bugetul statului sau la furnizori.

Creşterea demografică, adesea explozivă, s-a regăsit şi în dinamica fondului locativ: dintre cele 544 clădiri tip bloc înregistrate în 1992, aproape jumătate (255) au fost construite în intervalul 1971-1980. Noile construcţii, realizate în grabă şi cât mai ieftin posibil nu corespund în cea mai mare patre a lor, normelor moderne de confort şi siguranţă. Orientarea cu predilecţie către construcţiile cu caracter rezidenţial (blocuri de locuinţe) a determinat o relativă neglijare a celor destinate asigurării cu servicii

(care erau planificate a se realiza într-o a doua etapă de extindere a cartierelor noi), fiind în cele mai multe cazuri abandonate din lipsă de fonduri. S-a ajuns astfel la o puternică polarizare a serviciilor specializate în zona centrală (dezvoltate pe baza unei infrastructuri deja existente), în dauna noilor cartiere (Micro III, V, VI, XI, XII) care concentrează cele mai mari densităţi de populaţie (Figura 30).

Anul 1995 a reprezentat pentru Combinatul de Oţeluri Speciale Târgovişte trecerea la o situaţie economico-financiară nesatisfăcătoare cu rezultate negative, un blocaj financiar în permanentă creştere şi o capacitate de plată în continuă scădere. Dinamica personalului salariat a înregistrat o scădere semnificativă (cu circa o treime) mai ales datorită repetatelor ordonanţe de urgenţă, astfel că la 30 iunie 1998, numărul de angajaţi în sectoarele productive a înregistrat o pondere destul de redusă: 31% din totalul salariaţilor (2 098 persoane). Activitatea de producţie şi economică necorespunzătoare s-a datorat reducerii substanţiale a utilizării capacităţilor de producţie (sub 50%) generată de reducerea cererilor de produse în special de la beneficiarii interni ca urmare a scăderii producţiei acestora, dar şi a beneficiarilor externi, reorientării acestora către alte pieţe, precum şi de rămânerea în urmă în domeniul restructurării tehnologice şi a forţei de muncă prin modernizări şi retehnologizări.

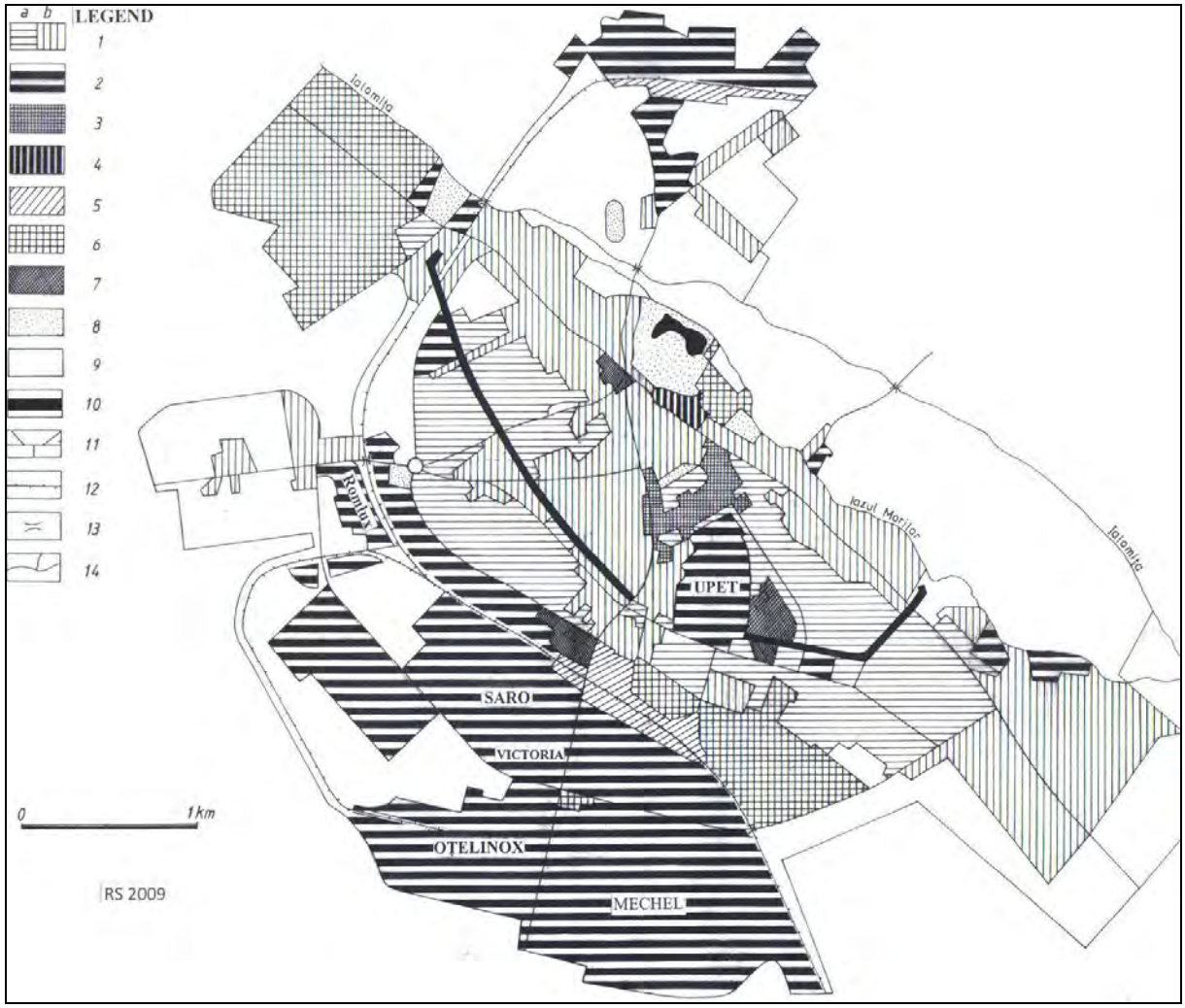



Figura 30. Târgovişte. Zonarea funcţională. 1. Zonă rezidenţială: 1 a. nouă (clădiri de tip „bloc"), 1 b. veche (locuinţe unifamiliare), 2. Zone industriale, 3. Zonă administrativă şi de servicii, 4. Zonă istorică (Curtea domnească), 5. Zone de transport, 6. Zone cu destinaţii speciale, 7. Zone comerciale, 8. Zone cu spaţii verzi şi de agrement, 9. Terenuri neconstruite, 10. Valul cetăţii, 11. Şosele, 12. Căi ferate, 13. Poduri, 14. Artere hidrografice.

Privatizat în 2002, combinatul a beneficiat de investiţii masive, care s-au reflectat în evoluţia cifrei de afaceri, a volumului producţiei, dar mai ales în productivitate, care s-a dublat în numai trei ani de la privatizare. Din 2006 combinatul *Mechel* Târgovişte a trecut pe profit, ceea ce a permis continuarea procesului de modernizare. Numărul salariaţilor se situa în 2007 în jurul valorii de 4 000 persoane, dintre care ¼ erau direct implicaţi în modernizarea combinatului.

Datorită crizei economice, de la începutul anului 2009 au existat mai multe perioade în care angajaţii au fost trimişi în şomaj tehnic, luna martie reprezentând vârful, cu peste 1 700 salariaţi trimişi în şomaj tehnic. În prezent, combinatul siderurgic Mechel Târgovişte şi-a reluat activitatea.

## 7. Funcţia politico-administrativă

Între specializările care determină tipologia funcţională a unei aşezări umane, funcţia politico-administrativă ocupă un loc distinct. Fie că este vorba de o aşezare cu funcţie industrială, comercială, turistică sau militară, aceasta este un produs al *cadrului natural*, care printr-un complex de factori stimulatori sau restrictivi (poziţia geografică, resursele de materii prime şi de forţă de muncă etc.) a condiţionat dezvoltarea sa. Din contră, în cazul aşezărilor cu funcţie politico-administrativă, determinant este *factorul subiectiv,* reprezentat prin organele de decizie (politico-administrativă) care au modificat „destinul" unor aşezări umane în favoarea sau împotriva cursului lor firesc, natural.

Funcţia politico-administrativă este caracteristică pentru acele oraşe care găzduiesc instituţiile de administraţie centrală sau locală (primării, prefecturi, filiale ale unor partide politice, sedii ale agenţiilor de dezvoltare etc.), prin intermediul cărora puterea centrală sau locală îşi exercită atribuţiile în teritoriu. Particularitatea sa derivă din faptul că are un *caracter voluntarist*: nu apare spontan în funcţie de particularităţile mediului geografic şi social, ci este impusă din exterior prin decizii politico-administrative.

La nivel mondial se conturează două tendinţe de localizare a capitalelor:

- *modelul european*, în care centrele urbane investite cu statut de capitală naţională se suprapun peste metropolele economice, financiare şi culturale (ex. *Londra*, *Paris*, *Berlin*, *Roma*, *Bucureşti*, *Budapesta*, *Atena* etc). Sunt în general state cu structură centralizată şi cu o istorie îndelungată. În această situaţie, funcţia politică a fost atrasă şi asociată celei economice.

Pentru unele dintre acestea (*Londra*, *Paris*, *Madrid*) internaţionalizarea funcţiei politice s-a datorat caracterului de metropole coloniale; alte oraşe (*New York*, *Shanghai*), deşi nu sunt capitale naţionale, s-au impus ca metropole globale cu funcţii complexe; în fine, o a treia categorie, favorizată de poziţia geografică, dar şi de dinamismul unor economii asiatice sau latino-americane au depăşit cu mult ca importanţă statutul de capitale naţionale, preluând funcţii continentale şi chiar globale (*Tokyo*, *Beijing*, *Seul*, *Singapore*, *Bangkok*, *Buenos Aires* etc).

Figura 31
**Tipuri de capitale**

- *modelul nord-american*, care conservă statutul de metropolă economico-financiară principalelor nuclee urbane, iar capitala politică este un oraş nou, construit special pentru a prelua această funcţie. Impactul la nivelul sistemelor urbane s-a tradus prin preluarea de către noile capitale a unor poziţii de releu între vârful ierarhiei urbane (poziţie deţinută constant de către metropola economică, cu un grad mare de hipertrofiere) şi restul componentelor sistemelor urbane. Seria acestui tip de capitale a fost deschisă de *Washington* şi *Ottawa*, de aici modelul fiind „exportat" şi pe celelalte continente (cu excepţia Europei): Asia (*Islamabad*, *Astana*), Australia (*Canberra*), America de Sud (*Brasilia*), Africa (*Dodoma*, *Yamoussoukro*, *Abuja*) etc. (Figura 30).

Tabelul 11. Indicele de hipertrofie[87] şi particularităţile câtorva capitale europene

| Capitala | Indicele de hipertrofie | Ponderea din populaţia totală (%) | O b s e r v a ţ i i |
|---|---|---|---|
| Paris | 7,38 | 16,3 | Capitală veche, simbol al unui stat centralizat |
| Roma | 2,63 | 5 | Capitala Italiei (1871) aleasă printr-o decizie politică |
| Londra | 2,58 | 14,3 * | Capitală veche, simbol al unui stat centralizat (Anglia) |
| Berlin | 1,93 | 4,1 | Capitala Germaniei (1871, 1990) aleasă prin decizie politică |
| Moscova | 1,79 | 6 | Capitală veche a cărei funcţie a fost intreruptă de Sankt Petersburg |
| Viena | 6,61 | 19,5 | Veche capitală imperială, devenită capitală federală (1918) |
| Berna | 0,36 * * | 4,35 | Capitală federală, aleasă prin compromis la limita dintre Elveţia francofonă şi Elveţia germanică (1848) |
| Madrid | 1,83 | 7,8 | Capitală din perioada medievală (1561); stat regional |
| Helsinki | 5,72 | 19,7 | Capitală nouă (1821; 1919) |
| Amsterdam | 1 | 6,9 | Capitală descentralizată, alături de Haga |
| Atena | 4,29 | 29,5 | Capitală (1834), simbol al unui stat centralizat |
| Budapesta | 9,43 | 19,45 | Capitală nouă (1872) simbol al unui stat centralizat |
| Copenhaga | 5,06 | 25,9 | Capitală din perioada medievală (1445), stat centralizat |
| Varşovia | 1,95 | 4,3 | Capitală din perioada medievală (1596), stat centralizat |
| Bucureşti | 5,9 | 9,1 | Capitală nouă (1862) simbol al unui stat centralizat |

* Ponderea din populaţia Angliei. * * Capitala este al 4-lea oraş ca mărime.

Pentru a îndeplini statutul de capitală naţională, un oraş trebuie să îndeplinească simultan trei condiţii:

[87] Hipertrofia urbană reprezintă fenomenul de creştere exagerată a populaţiei unui oraş, mai ales prin migraţii din arealele rurale, dezvoltarea oraşului hipertrofiat devenind haotică. Aceasta are drept consecinţă distanţarea în ierarhia urbană, a unui oraş în raport cu celelalte. Prin urmare, indicele de hipertrofie a capitalei reprezintă diferenţa dintre mărimea demografică a acesteia (P 1) şi cea a principalului oraş (când capitala nu este cel mai mare oraş) sau a oraşului situat pe locul II în ierarhia urbană (când capitala este cel mai mare oraş) (P 2), calculată prin formula: IH = P 1 / P 2.

1. să fie capitală *politică* (adică să gazduiască sediul *guvernului*),
2. să fie capitală *administrativă* (adică să gazduiască sediul *parlamentului*),
3. să fie capitală *judecătorească* (adică să găzduiască sediul *curţii supreme de justiţie*).

În majoritatea covârştitoare a situaţiilor, cele trei condiţii sunt îndeplinite simultan de câte un singur oraş (capitale centralizate). Există însă şi câteva excepţii, aceste state având capitale descentralizate:

- Republica Sud-Africană, singurul stat în care cele trei funcţiuni sunt găzduite de trei oraşe diferite: *Pretoria* (capitală politică), *Cape Town* (capitală administrativă) şi *Bloemfontein* (capitală judecătorească),
- Olanda, cu *Amsterdam* (capitală politică) şi *Haga* (capitală administrativă),
- Bolivia, cu *La Paz* (capitală politică) şi *Sucre* (capitală administrativă).

**Raţiuni de localizare a capitalei în Ţările Române**

Centrul politic şi administrativ (capitala) statelor feudale româneşti l-a constituit, încă de la întemeierea acestora, *curtea domnească*. Modificările intervenite în starea economică şi socială a teritoriului administrat, cât şi raţiuni politico-administrative şi militare au determinat schimbarea acesteia de mai multe ori în decursul timpului (Figura 32).

*Capitala în Ţara Românească*

Prima reşedinţă domnească a Ţării Româneşti, atestată documentar, a fost *Câmpulung* (1330). Datorită poziţiei sale marginale şi a presiunilor continui ale armatelor ungureşti ce veneau dinspre nord, reşedinţa domnească a fost mutată, în secolul al XIV-lea, mai în interiorul ţării, la *Curtea de Argeş*[88]. Cum sarcinile conducerii şi administrării teritoriului nu-i permiteau voievodului să rămână într-un singur loc, comunicaţiile neputându-se face rapid şi într-un timp scurt, acesta era nevoit să aibă numeroase alte reşedinţe temporare sau „secundare" (Giurgiu, Târgşor, Gherghiţa, Buzău, Rucăr, Slatina, Floreşti, Dâlga etc.) (Oroveanu, 1986, p. 176). Consolidarea continuă a autorităţii voievodale către sud şi est, în zona de şes, a determinat în scurt timp ca şi Curtea de Argeş să aibă o poziţie necorespunzătoare, fiind prea departe de Dunăre şi de Marea Neagră, care trebuiau apărate fiind supuse permanent primejdiei otomane. Prin urmare, reşedinţa domnească a fost deplasată din nou către sud-est, mai întâi la *Târgovişte*[89], apoi la *Bucureşti*[90].

*Capitala în Moldova*

Documentele istorice atestă *Baia*, ca fiind prima capitală a Moldovei, în secolul al XIV-lea[91]. În 1387, aceasta s-a mutat la *Suceava*[92], iar din secolul al XVI-lea, la *Iaşi*[93]. La fel ca în Ţara Românească, şi

[88] *Curtea de Argeş* a fost capitala Ţării Româneşti începând din ultimii ani de domnie a lui Basarab I (1310-1352). La cancelaria domnească de aici, Vladislav I (Vlaicu I), domn al Ţării Româneşti (1364-1377), a emis primele acte domneşti din câte se cunosc până în prezent la noi (primul datat la 25 noiembrie 1369), care purtau menţiunea „din Argeş" (Ghinea, 1996, I, p. 499).

[89] Capitala Ţării Româneşti a fost mutată de la *Curtea de Argeş* la *Târgovişte* în anul 1396, în timpul domniei lui Mircea cel Bătrân.

[90] *Bucureştii* au fost pentru prima dată reşedinţă domnească între anii 1458-1462, în timpul domniei lui Vlad Ţepeş, însă au devenit capitala permanentă a Ţării Româneşti sub Grigore Ghica, în anul 1659.

[91] Baia a fost capitală a Moldovei în timpul domniei lui Bogdan I (1359-1365).

[92] O primă menţiune a curţii de la *Suceava* ar putea fi considerată vizita palatinului Ungariei, Spytek de Melsztyn, de la 3 februarie 1387 (Emandi E. I., 1996, *Suceava. Habitatul urban şi cultura spaţiului*, Ed. Glasul Bucovinei, Iaşi).

în Moldova mai existau şi alte reşedinţe domneşti temporare la Hârlău, Vaslui, Bârlad, Roman, Bacău, Târgu Neamţ etc (Ibidem). Cu timpul însă, *Iaşii* devin reşedinţa domnească permanentă, sistemul peregrinării administraţiei dispărând. Astfel, după 1564 domnii Moldovei nu au mai dat nici un act din Bârlad şi tot mai puţine din Vaslui şi Huşi, deşi încercări de revenire la reşedinţele domneşti anterioare s-au mai făcut: Iancu Sasul (1581-1582) şi Ieremia Movilă (1595-1600 şi 1605) au condus din nou de la Suceava, iar Radu Mihnea (1616-1619, 1623-1626) a preferat Curtea din Hârlău[94].

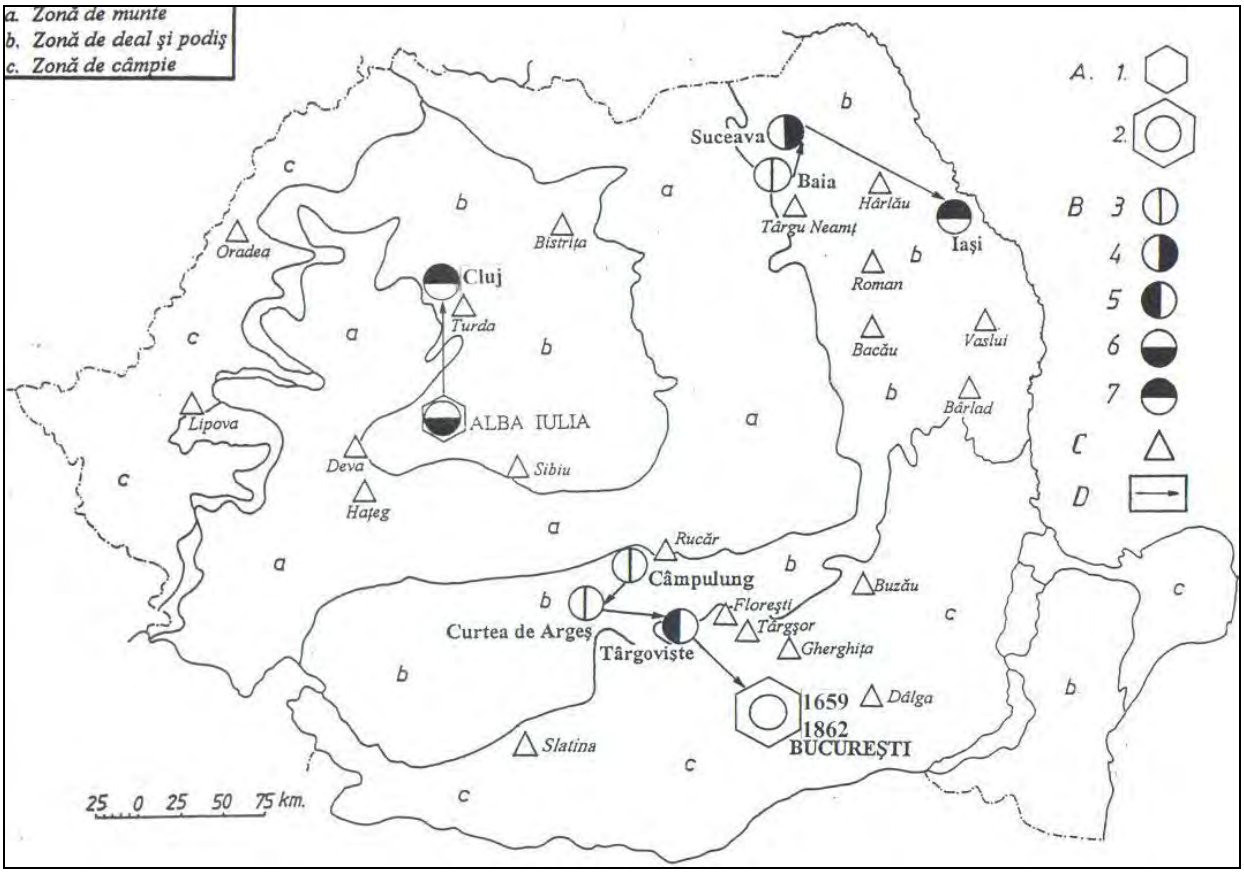



Figura 32. Capitalele Ţărilor Române.
A. Capitala Ţărilor Române unificate. 1. Prima capitală a Ţărilor Române unificate, 2. Capitala actuală a României (din 1862), B. Aşezări cu funcţie de capitală în Ţările Române (sec. XIV-XIX), 3. Capitale în secolul al XIV-lea, 4. Capitală în secolele XIV-XVI, 5. Capitală în secolele XVI-XVII, 6. Capitală în secolele XVI-XBII, 7. Capitale în secolele XVI-XIX, C. Reşedinţe domneşti temporare, D. Mutarea capitalei către zonele pericarpatice.

*Capitala în Transilvania*

Spre deosebire de celelalte două state feudale româneşti, unde s-a încetăţenit doar un singur oraş cu funcţie de capitală (curte domnească) voievozii Transilvaniei conduceau de obicei de la curţile situate pe moşiile lor. Totuşi, de-a lungul timpului (până la sfârşitul secolului al XV-lea), s-a impus *Alba Iulia* ca loc

[93] Capitala Moldovei s-a mutat de la *Suceava* la *Iaşi*, în timpul celei de-a doua domnii a lui Alexandru Lăpuşneanu (1564-1568) (Neamţu V., 1968, *Stabilirea capitalei Moldovei la Iaşi*, Analele Ştiinţifice ale Universităţii „Al. I. Cuza", Iaşi, III, XIV, Iaşi).
[94] După *Geografia Municipiului Iaşi*, coord. N. Barbu, Al. Ungureanu, Univ. „Al. I. Cuza", Iaşi, 1987, p. 129.

preferat pentru conducerea voievodatului Transilvaniei[95], ulterior funcţia de capitală fiind transferată la *Cluj* (1790-1848; 1861-1867) (Ghinea, I, 1996, p. 440). Au existat, de asemenea, şi alte reşedinte voievodale, secundare (Sibiu, Oradea, Bistriţa, Haţeg, Lipova, Deva, Turda etc) (Oroveanu, 1986, p. 177).

Hazardele naturale şi antropice au reprezentat, încă din cele mai vechi timpuri, principalii factori restrictivi în apariţia şi dezvoltarea aşezărilor umane. În cazul centrelor administrative, distrugerile provocate de fenomenele naturale catastrofale sau de războaie şi invazii au atras, în multe cazuri, pierderea funcţiei administrative. Astfel, în urma distrugerilor provocate de turci şi tătari (1595-1596), capitala Ţării Româneşti a fost mutată de la Bucureşti din nou la Târgovişte, revenind la Bucureşti la începutul secolului al XVII-lea, în timpul domniei lui Radu Mihnea. Oraşul a avut de suferit în numeroase rânduri, fie în urma jafurilor şi incendiilor (1658, 1719, 1738, 1768-1774, 1787-91, 1804, 1806-1812, 1945), fie din cauza epidemiilor (1718, 1738, 1792, 1812-1813), sau a cutremurelor (1802, 1940, 1977) (Ghinea, I, 1996, p. 230-231).

**Un nou model de capitală: Brasilia**

Concepută ca un oraş cu funcţii administrative şi politice, dar şi ca un pol de dezvoltare, de punere în valoare a unor imense teritorii slab populate, dar foarte bogate în resurse naturale, *Brasilia* este situată în partea interioară a Braziliei, în Podişul Goias, la 940 km nord-vest de Rio de Janeiro.

Istoria oraşului a început în anul 1954, iar 6 ani mai târziu, la 21 aprilie 1960, cu ocazia sărbătorii naţionale dedicate lui Tiradentes (erou al luptei pentru independenţa Braziliei, ucis de portughezi în 1789), a avut loc inaugurarea noii şi modernei capitale.

Oraşul a fost construit după planul urbanistului brazilian Lucio Costa, care a conceput atunci Brasilia ca pe un imens avion al cărui fuselaj imaginar este alcătuit din clădirile instituţiilor administrative, în timp ce aripile cuprind sectoarele comerciale, bancare, hoteliere şi zonele rezidenţiale. Teritoriul său este divizat în zone funcţionale specializate.

Pentru a-i da măreţie şi originalitate, Lucio Costa, în colaborare cu arhitectul Oscar Niemeyer Soares Filho, a proiectat ansamblul arhitectonic al Congresului Naţional format din doi zgârâie-nori gemeni, în care se află instituţiile parlamentare şi cabinetele membrilor congresului; Palatul Planalto şi Palatul Tribunalului Suprem Federal, alături de care se află clădirea lungă a muzeului, construit în amintirea începuturilor construirii oraşului. De aici, esplanade largi, separate de parcuri şi însoţite de 11 blocuri geometrice ce constituie sedii ale ministerelor urcă spre *zona culturală* a oraşului, care are în prim plan moderna şi originala coroană de ţepi a Catedralei, având forma unei flori cu petale răsfrânte, urmând clădirile teatrului, bibliotecii şi mezeelor, alături de Palatul Itamaray, sediu al Ministerului Afacerilor Externe.

Artera principală a oraşului se continuă pe încă 4 km, până la malul lacului artificial Pinheiro (42 km lungime, 2 km lăţime), unde a fost construit, într-un joc de linii drepte şi curbe, Palatul Aurora, reşedinţa preşedintelui. Tot în această zonă se află şi sediile reprezentanţelor diplomatice străine, vile, parcuri şi baze moderne pentru sporturi nautice (Figura 33).

Cel mai înalt punct al oraşului, aflat în „coada avionului" (în extremitatea vestică a bulevardului ce constituie artera principală a Brasiliei) este dominat de uriaşul turn al radioteleviziunii braziliene.

*Zona rezidenţială* cuprinde atât locuinţe individuale, cât şi microraioane de blocuri („caree" şi „super quadros"). Aici urmau să locuiască muncitorii care au construit capitala, însă zona a fost ocupată de personalul aparatului de stat şi de funcţionarii bogaţi, muncitorii şi imigranţii săraci concentrându-se în aglomeraţiile cu profil agrar, periferice, supranumite „oraşe satelit" (Guara, Gama, Cruzeiro, Taguatinga, Ceilandia, Sobradinho etc.).

[95] *Alba Iulia* a fost capitală a principatului autonom al Transilvaniei între anii 1542 şi 1690 (Ghinea, I, 1996, p. 38).

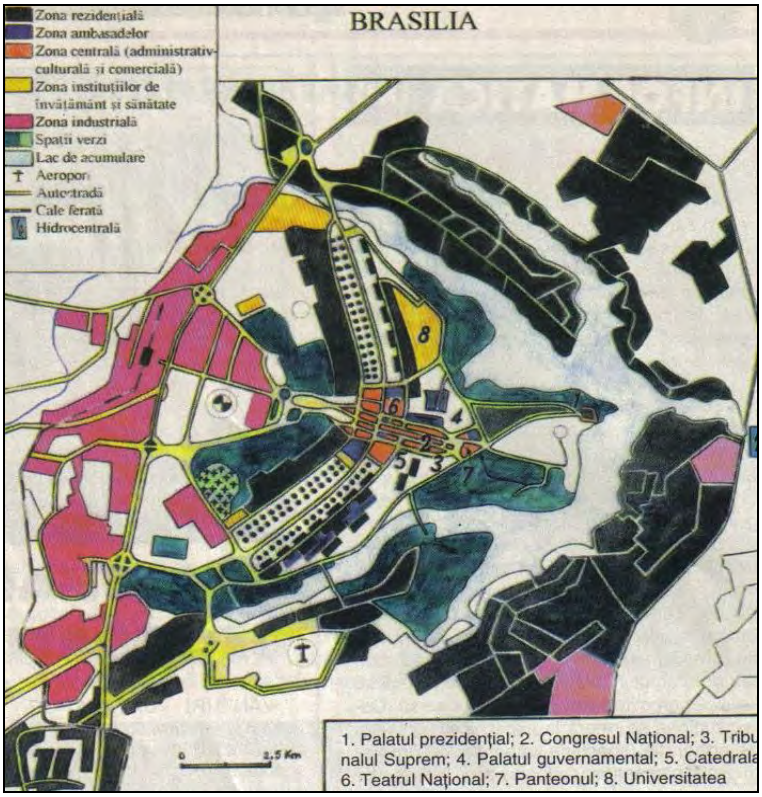



Figura 33. Brasilia – oraş construit special pentru a fi capitală.

Brasilia este practic un oraş fără industrie; „viaţa" sa depinde de drumurile care o leagă de restul Braziliei. „Piaţa municipală" constituie punctul de unde magistralele rutiere pornesc spre toate regiunile ţării. Funcţionalitatea planului urbanistic după care este construit oraşul este evidenţiată şi de dispunerea reţelei stradale: nu există practic intersecţii, acest lucru fiind realizat cu ajutorul a numeroase estacade şi tuneluri.

Creaţiile artistice completează aspectul funcţional modern al capitalei braziliene. În pieţele publice, în holurile spaţioase ale marilor hoteluri sau ale unor instituţii publice şi-au găsit locul numeroase sculpturi, grupuri statuare, mozaicuri, fresce, semnate de artişti celebri.

Mult timp, Brasilia a fost considerată un „oraş pionier", modern, ideal, dar izolat de restul ţării. Treptat însă, capitala şi-a regăsit locul între oraşele ţării: Rio de Janeiro şi São Paulo au rămas capitale economice, în vreme ce Brasilia s-a impus ca un nucleu de dezvoltare pentru partea central-vestică a ţării. Populaţia oraşului a înregistrat un ritm de creştere deosebit de rapid, ajungând în 2009 la 2,6 milioane locuitori (locul 4 în ierarhia urbană a Braziliei), cu o densitate în intravilan de 436 loc/km$^2$.

## 8. Funcţia cultural-ştiinţifică

Caracterizează oraşele a căror dezvoltare s-a datorat existenţei unor prestigioase instituţii de învăţământ şi/sau cultură. Sunt în primul rând oraşe istorice, dezvoltarea funcţiei culturale şi ştiinţifice realizându-se pe parcursul unui îndelungat proces istoric, reflectat în arhitectură şi în fizionomia urbană, în general.

Se disting:

*Oraşele universitare.* Funcţia universitară s-a asociat în trecut cu funcţia religioasă, teologia fiind o componentă de bază a cursurilor universitare. Este motivul pentru care şi în prezent anumite grupuri de facultăţi din unele ţări depind de autorităţi ecleziastice (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 169). Cu timpul, prin diversificarea planului de învăţământ universitar, cursurile încep să capete o bază laică. Învăţământul se dezvoltă în relaţie cu progresul tehnologic, contribuind la dezvoltarea infrastructurilor universitare. Universităţile încep să-şi contureze arii de polarizare universitară, atrăgând numeroşi studenţi în oraş, mulţi veniţi de la mari distanţe. Prin urmare, oraşele respective se manifestă în exterior ca nuclee de polarizare universitară (în primul rând), deci cu funcţie universitară. Este situaţia unor oraşe cu universităţi celebre, precum *Oxford* şi *Cambridge* (Anglia), *Uppsala* (Suedia), *Bologna*, *Pisa, Florenţa* (Italia), *Heildelberg*, *Göttingen*, *Tübingen* (Germania), *Aarhus* (Danemarca), *Louvain* (Belgia), *Cracovia* (Polonia) sau *Princeton* (SUA)[96].

Sunt în general oraşe de mărime mijlocie, niciodată foarte mari, în care clădirile universitare reprezintă ansamblurile arhitecturale cele mai grandioase, în majoritatea cazurilor cu valenţe turistice; în care funcţia universitară a fost cea care a atras şi alte funcţiuni care au contribuit la dezvoltarea oraşului (cercetare ştiinţifică, dar şi funcţii rezidenţiale, legate de cazarea studenţilor, de servicii: alimentaţie public, divertisment etc.). Deşi au evoluat ca oraşe liniştite, considerate „ca oaze ale gândirii", procesul de industrializare tinde să le invadeze, funcţia tinzând spre un caracter mixt: academică şi industrială. La aceasta se adaugă şi poziţionarea unor oraşe universitare, în apropierea metropolelor naţionale, sau a unor metropole cu funcţii internaţionale (*Oxford* aproape de Londra; *Uppsala* aproape de Stockholm etc.), care deseori atenuează din aria lor de polarizare universitară, atracţia universităţilor din marile metropole fiind în multe cazuri mai puternică.

*Centre literare şi artistice* sunt oraşe care s-au dezvoltat ca sedii ale unor biblioteci celebre (*Alexandria*[97]), ale unor teatre de tradiţie (*Oraviţa*[98]) etc.

*Oraşe-muzeu*, precum *Paris*, *Versailles*, *Veneţia*, *Roma*, *Atena*, *Florenţa*, *Dijon*, *Sankt-Petersburg*, *Sevilla*, *Dubrovnik*, *Lübeck* etc., oraşe a căror funcţie de bază este cea turistică[99]. Sunt oraşe vechi, cu o istorie îndelungată, cu un bogat patrimoniu turistic, în care funcţia turistică şi cea culturală este în multe situaţii asociată cu alte funcţii urbane.

Renumele acestora rămâne însă invariabil legat de anumite muzee şi obiective turistice care au ajuns în timp să devină veritabile simboluri ale acestor oraşe: *Turnul*

---

[96] Singurul oraş românesc care poate fi considerat că are funcţie universitară, este *Măgurele*.

[97] Oraş în Egipt, renumit prin *Biblioteca din Alexandria*, una dintre cele şapte minuni ale lumii antice.

[98] Oraviţa este renumită prin *Teatrul Mihai Eminescu*, cel mai vechi teatru din România şi din sud-estul Europei, construit în stil baroc vienez şi inaugurat în anul 1817 şi care a avut un rol important în dezvoltarea oraşului. Poetul Mihai Eminescu a jucat pe scena acestui teatru, de unde şi numele actual.

[99] Parisul de exemplu, şi-a revărsat funcţiunile rezidenţiale şi industriale către periferie, acestea fiind preluate de oraşele „banlieu", Parisul propriu-zis (departamental) conservând funcţia turistică şi culturală.

*Eiffel* şi *Luvrul* în Paris, *Ermitajul* în Sankt Petersburg, *Muzeul Prado* în Madrid, *British Museum* în Londra, *Piaţa San Marco* şi *Podul Rialto* în Veneţia, *Galeria Uffizi* şi *Palazzo Pitti* în Florenţa, *Kremlinul* în Moscova, *Acropolele* din Atena etc.

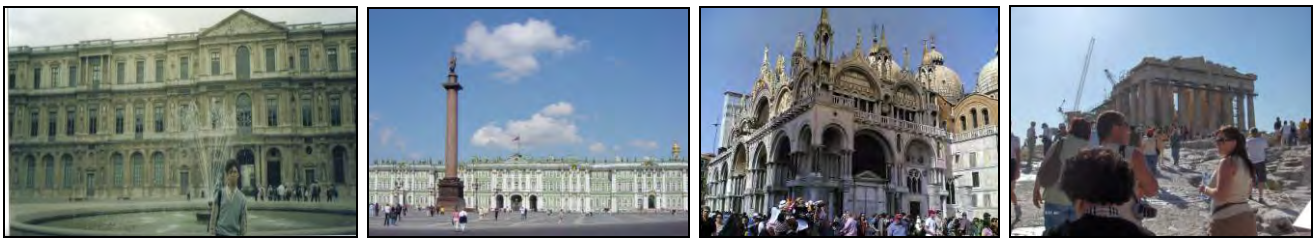


Figura 34. Oraşe muzeu: *Paris*, *Sankt Petersburg*, *Veneţia*, *Atena*.
(foto : Radu Săgeată)

*Centrele de pelerinaj* ale căror trecut istoric este indisolubil legat de anumite religii (creştinism, islamism, budhism, iudaism etc.), precum *Roma (Vatican)*, *Mecca*, *Medina*, *Kairouan, Ierusalim*, *Lhasa*, *Kandy*[100] etc (Figura 35). Sunt în general oraşe cu funcţie mixtă, turistică şi culturală, deoarece pelerinajul implică în primul rând turism. Sunt oraşe turistice prin patrimoniul şi obiectivele turistice pe care le deţin şi care atrag importante fluxuri de turişti. Unele oraşe, mai ales din spaţiul islamic sunt închise credincioşilor de alte religii (*Mecca* şi *Medina*, de exemplu, legate de viaţa profetului Mohamed).

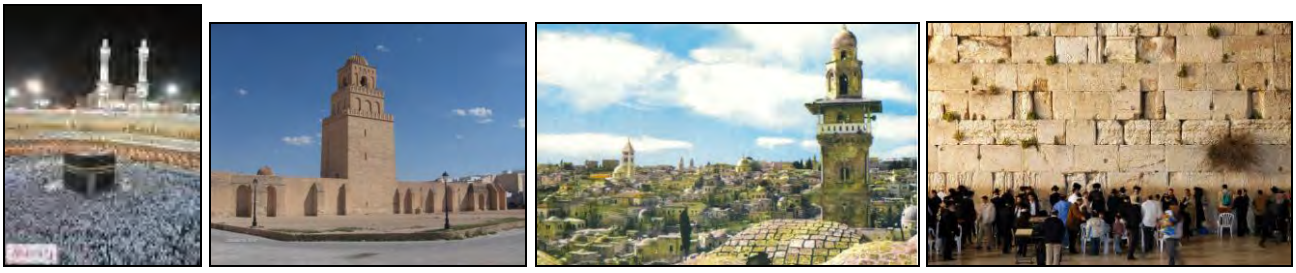


Figura 35. Centre de pelerinaj.
a. *Mecca* (Arabia Saudită) (cu meteoritul negru*) (sursa: www.wikipedia.com); b. *Kairouan* (Tunisia) (al patrulea loc sfânt al Islamului, cu Marea Moschee) ; *Ierusalim* (Israel) (c. vechiul oraş, d. zidul plângerii*, sanctuarul religios al evreilor). * Sursa: http://ro.wikipedia.org/wiki.

**Centre de pelerinaj: Mecca şi Medina (Arabia Saudită)**

*Mecca*, conţinând celebrul meteorit negru, devenise, încă din secolul al VI-lea, centrul religios al Arabiei centrale şi un important oraş comercial. În acest oraş s-a născut, către anul 570 d.Chr., într-o familie de negustori, Mohamed (Muhammad). Inechitatea structurilor sociale, moralitatea decăzută, grosolănia şi josnicia cetăţenilor din Mecca, goana acestora permanentă după îmbogăţire cu orice preţ aveau să fie mereu criticate de Mohamed, de-a lungul vieţii sale.

Către anul 615, într-una dintre meditaţiile sale solitare pe care le avea periodic într-o grotă de lângă Mecca, Mohamed începe să aibă viziuni şi revelaţii auditive. Dumnezeu i-a revelat, la fel ca altădată profeţilor lui Israel, incomparabila sa grandoare şi josnicia oamenilor în general şi a

[100] Oraş în partea centrală a Rep. Sri Lanka, considerat unul dintre centrele spirituale ale budhismului.

meccanilor în special. Dacă la început acesta nu a vorbit despre revelaţiile sale divine decât într-un cerc restrâns, cu timpul el începe să-şi conştientizeze misiunea profetică, şi după trei ani de astfel de revelaţii, începe să-şi propovăduiască mesajul monoteist, întâlnind la început mai mult opoziţie decât aprobare (Eliade, Culianu, 1996)[101].

În anii următori, el continuă să aibă şi alte revelaţii divine, multe dintre acestea constituind ulterior baza teologică a Coranului. Pe măsură ce Profetul câştiga tot mai mulţi adepţi şi opoziţia faţă de cele propovăduite de el era tot mai îndârjită. Văzându-şi viaţa pusă în pericol, este nevoit să plece, ia calea pribegiei, găsindu-şi teren fertil pentru răspândirea mişcării sale religioase între triburile din *Medina*, oraş situat la circa 400 km nord de Mecca.

*Oraşe ale festivalurilor şi congreselor*. După cum comerţul îşi are târgurile sale temporare, viaţa culturală îşi are reuniunile sale periodice, reuniuni ce dezvoltă o infrastructură specifică. Este atât cazul unor orăşele, care în anumite moment produc impresia unor mari centre culturale, cât şi a unor oraşe de dimensiuni mijlocii, în general staţiuni turistice (*Geneva*, *Cannes*, *Evian*, *Davos* etc.) sau chiar mari (*Bruxelles*, *Strasbourg* etc.), cunoscute în întreaga lume pentru instituţiile internaţionale care îşi au sediul acolo.

[101] Eliade, M., Culianu, P. (1996), *Islamul, în Dicţionar al religiilor*, Edit. Humanitas, Bucureşti.

Capitolul VI

# FUNCŢIA TURISTICĂ. PROFILURI DE ORAŞE TURISTICE

## 1. Consideraţii generale

*Funcţia turistică* caracterizează aşezările umane în care principala activitate a locuitorilor este legată de turism (cazare a turiştilor, alimentaţie publică, administrare şi întreţinere a dotărilor turistice, transport turistic etc.). Astfel, *staţiunile turistice* reprezintă localităţi sau teritorii aparţinând unor localităţi care dispun de un cadru natural favorabil odihnei, recreerii şi activităţilor în aer liber, de factori naturali terapeutici, recunoscuţi ştiinţific şi care beneficiază totodată, de organizare, construcţii, dotări şi amenajări urban-edilitare adecvate fiecărui tip de activitate (Erdeli et al., 1999, p. 304). Acestea fac parte deopotrivă din categoria aşezărilor urbane cât din a celor rurale, unele dintre ele fiind chiar porţiuni din intravilanul unor oraşe (Mamaia, Saturn, Venus, Neptun-Olimp, Jupiter, Poiana Braşov, Păltiniş, Pârâul Rece etc.) sau din vatra unor sate (Figurile 36, 37).

În raport de specificul activităţilor turistice, se disting mai multe tipuri de staţiuni turistice:

1. *Staţiuni balneare* – localităţi care dispun de factori naturali terapeutici (ape minerale, termale, lacuri sărate etc) exploataţi, protejaţi şi utilizaţi pe baza normelor de specialitate, beneficiind totodată de organizare, construcţii, dotări şi amenajări urban-edilitare adecvate activităţii balneare. De regulă, staţiunile balneare au şi funcţii climaterice, fiind de fapt staţiuni combinate, *balneo-climaterice*.

2. *Staţiuni climaterice* – localităţi profilate pe asigurarea unui cadru adecvat pentru odihna de lungă durată (concediu, vacanţă), prin valorificarea bioclimatului (temperatură, precipitaţii, regim eolian etc) şi a altor factori naturali (altitudine, lacuri, peisaj, vegetaţie), cu efecte pozitive asupra organismului, oferind condiţii de reconfortare şi întărire a capacităţii de muncă. Staţiunile climaterice dispun de instalaţii şi amenajări specifice: plaje, solarii, ştranduri, piscine, terenuri de sport, trasee marcate pentru cura de teren, umbrare, parcuri pentru aeroterapie etc. Staţiunile climaterice sunt amplasate de regulă în zona subcarpatică şi montană, beneficiind de condiţii climatice favorabile.

3. *Staţiuni turistice de odihnă şi recreere* – în funcţie de dotări şi de spaţiul geografic în care sunt amplasate, sunt la rândul lor:

3.1. *Staţiuni de turism montan* – localităţi care dispun de ambianţă montană, cu factori naturali de mediu şi structuri de primire adecvate îndeplinirii funcţiei specifice pentru turism, odihnă, sport. Unele staţiuni de turism montan pot avea condiţii naturale prielnice şi dotări specifice pentru practicarea sporturilor de iarnă.

3.2. *Staţiuni de sporturi de iarnă* – localităţi montane de mare altitudine, dotate cu amenajări în vederea practicării sporturilor de iarnă. Existenţa dotărilor pentru practicare sporturilor de iarnă este o condiţie esenţială pentru acest tip de staţiuni, aşezările care nu dispun de astfel de amenajări dar au condiţii climaterice favorabile, nu pot fi numite staţiuni de sporturi de iarnă, ci doar „centre de schi şi turism de iarnă".

3.3. *Staţiuni turistice de litoral* – localităţi amplasate pe litoral, care beneficiază de resursele naturale specifice acestuia şi de structuri de primire corespunzătoare (hoteluri, vile, restaurante etc.), pe baza cărora realizează produsul turistic de tip litoral (cazare, masă, agrement, cură helio-marină).

Atât staţiunile de litoral cât şi staţiunile de turism montan pot beneficia de factori naturali terapeutici şi de dotări pentru valorificarea acestora rezultând astfel staţiunile balneoclimaterice montane sau de litoral.

In raport de importanţă şi de gradul de dotare tehnico-edilitară, staţiunile turistice din România sunt de două feluri:

- *de interes naţional:* atrag constant fluxuri turistice din întreaga ţară şi din străinătate (Figura 36),
- *de interes local:* aria de atracţie a fluxurilor turistice este locală (Figura 37).

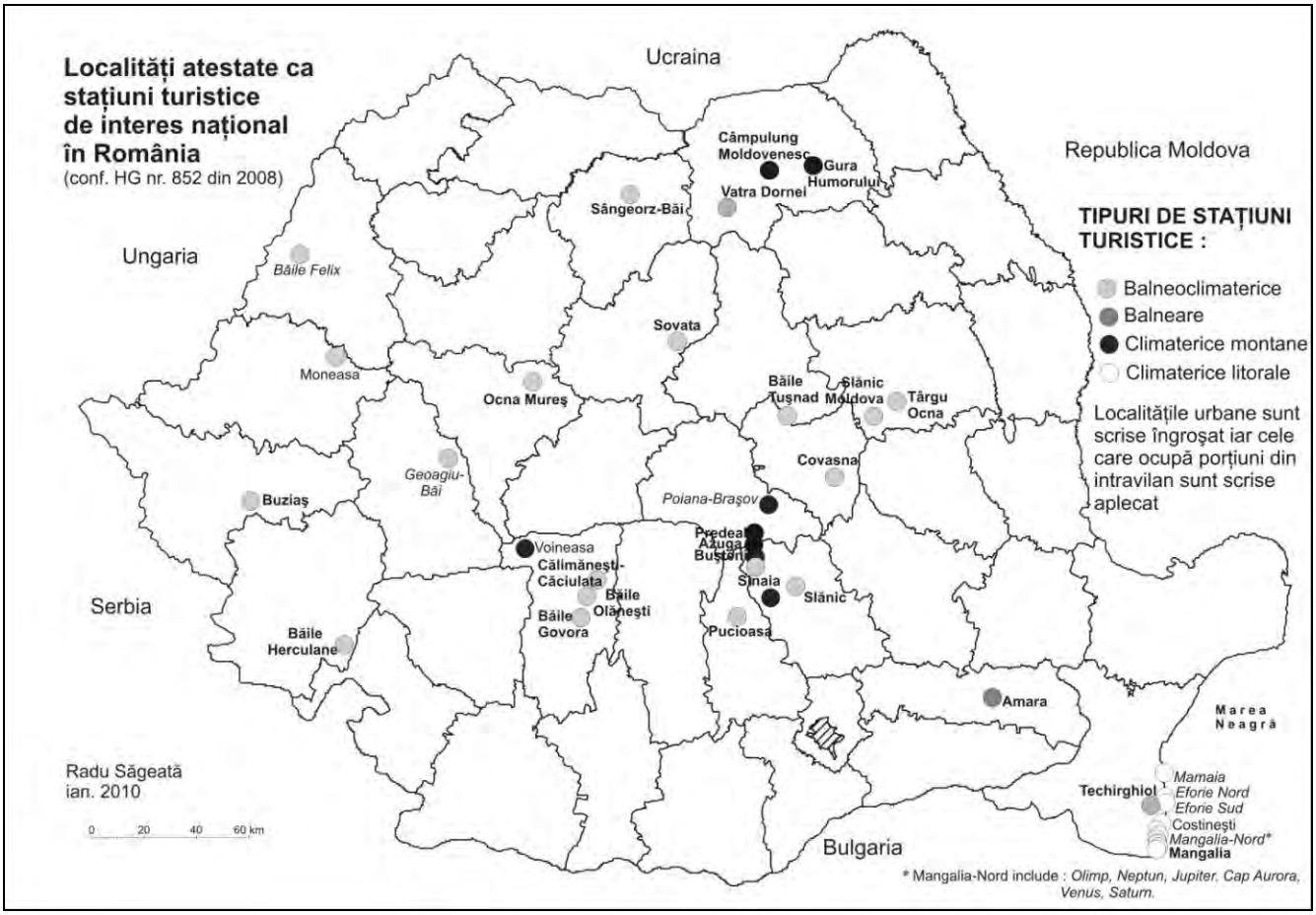



Figura 36. Localităţi atestate ca staţiuni turistice de interes naţional.
Conform HG nr. 852/2008 pentru aprobarea normelor şi criteriilor de atestate a staţiunilor turistice.

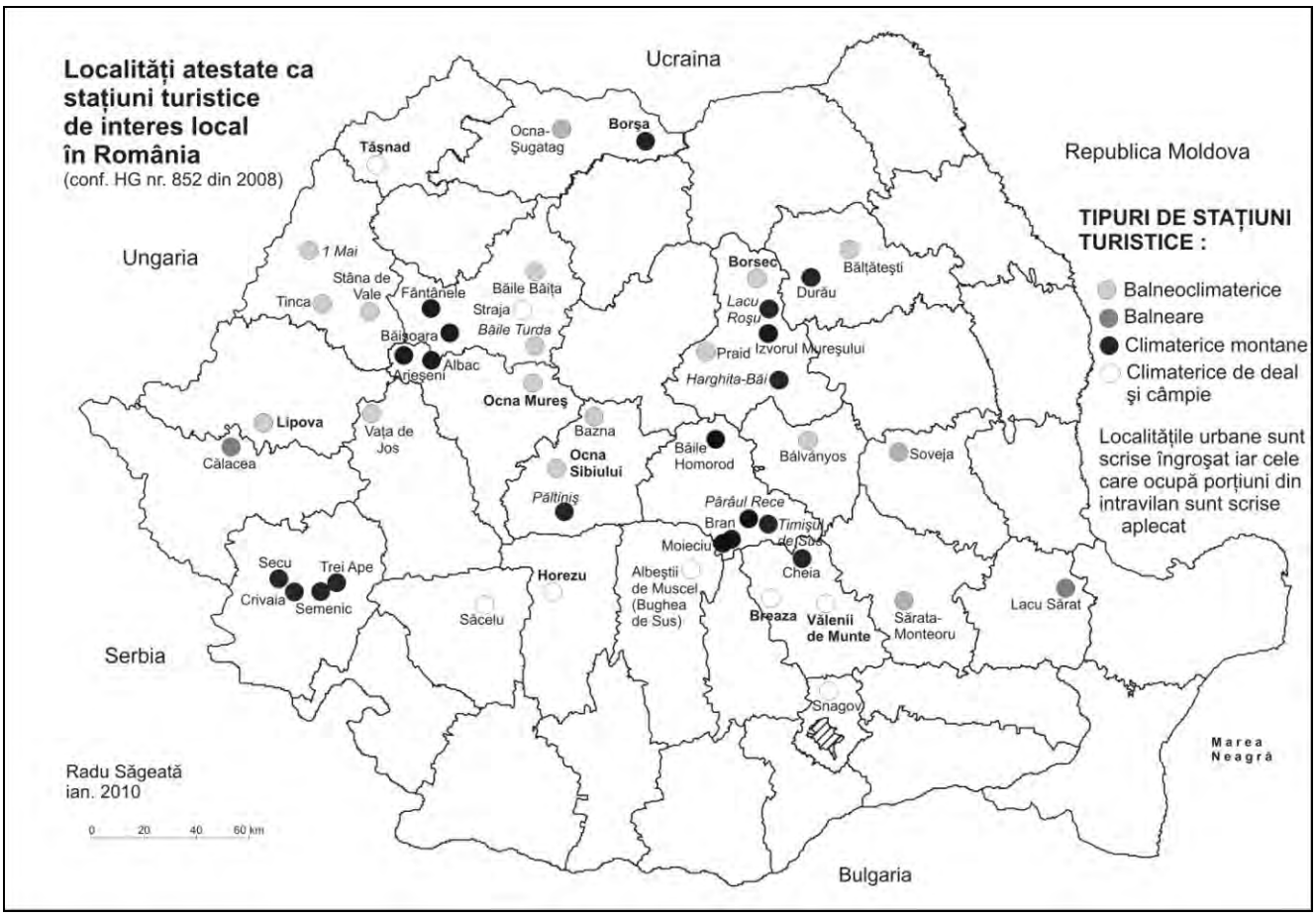



Figura 37. Localităţi atestate ca staţiuni turistice de interes local.
Conform HG nr. 852/2008 pentru aprobarea normelor şi criteriilor de atestate a staţiunilor turistice.

## 2. Impactul funcţiei turistice asupra dinamicii urbane. Studii de caz

La fel ca şi în cazul celorlalte funcţii urbane, funcţia turistică are un impact structurant la nivelul spaţiului urban, reflectat prin zonarea funcţională a acestuia (existenţa uneia sau a mai multor zone cu funcţiuni turistice), dar şi prin fizionomie şi caracteristicile fondului construit. Pentru a fi înţelese mai bine aceste aspecte, în cele ce urmează vor fi dezvoltate trei studii de caz a unor oraşe dezvoltate prin activităţi turistice din trei state europene: Franţa (oraşul-staţiune *Vichy*), Republica Cehă (oraşul-staţiune *Kárlovy-Váry*) şi România (oraşul-staţiune *Băile Herculane*). În vreme ce potenţialul turistic natural este relativ similar în toate cele trei situaţii, particularităţile istorice şi geopolitice din fiecare stat în parte au făcut diferenţa, imprimând fiecăruia dintre cele trei oraşe analizate, traiectorii diferite de dezvoltare. Astfel, dacă pentru *Vichy* sau *Kárlovy-Váry* dezvoltarea s-a bazat pe un balneoturism de tip elitist, *Băile Herculane* a evoluat pe baza turismului social.

**Studiu de caz 1 : Vichy**

Situat în departamentul francez Allier, la poalele Masivului Central, oraşul *Vichy* beneficiază de un climat oceanic cu unele influenţe montane, concretizate printr-o umiditate mai accentuată (820 mm, media anuală). Sursele minerale produc ape bogate în bicarbonat de sodiu, dioxid de carbon şi numeroase oligoelemente, acestea fiind recomandate afecţiunilor stomacului, veziculei biliare, pancreasului şi intestinului. Principalele surse sunt clasificate în două categorii: *surse calde* (*Chomel* - după numele medicului care le-a amenajat în 1750, *Grande Grille* şi *Spital*) şi *surse reci* (*Lucas* – nume dat în amintirea baronului Lucas care le-a studiat la începutul secolului al XIX-lea, *Parc* şi *Célestins* – în perimetrul mănăstirii cu acelaşi nume).

Oraşul (26 500 loc.) este renumit pentru apele sale termale încă de pe vremea împăratului roman Julius Cezar (52 î.Chr). In primii ani ai epocii creştine a cunoscut o mare prosperitate economică datorită apelor termale, fapt ce a determinat o amplă reorganizare cadastrală în timpul împăratului Diocleţian (sec. III d.Chr). In a doua jumătate a secolului al XVI-lea s-au bucurat de o mare reputaţie, atrăgând un mare număr de curanţi. *Mănăstirea celestină* (1410, ctitorie a lui Louis al II-lea, duce de Bourbon), *Castelul Franc* (sec. al XV-lea), *Biserica Sf. Blaise* (sec. XVI), *pavilonul Sévigné* (sec. al XVII), *Casa Vict de Pontgibaud* (începutul sec. al XVI-lea), *Casa Bardon* (începutul sec. al XVII-lea) sunt principalele construcţii ce amintesc de perioada medievală la Vichy.

In 1761 şi 1762 Adelida şi Victoria de Franţa, fiicele lui Louis al XV-lea au venit pentru prima dată la Vichy, apoi au revenit în 1785. Stabilimentul băilor li s-a părut destul de incomod şi subdimensionat în raport de numărul mare de curanţi, fapt pentru care, la întoarcerea la Versailles, cer noului împărat Louis al XVI-lea să mărească capacitatea şi confortul băilor termale (reconstruite în 1787). Acest fapt s-a reflectat în evoluţia demografică a localităţii, numărul de locuitori ajungând la 1 763 loc. în 1794. In 1799, Letiţia Bonaparte, mama lui Napoleon a făcut o cură de tratament la Vichy, în compania fiului său Louis; acest lucru a determinat amenajarea la ordinul împăratului, a *Parcului surselor termale* (1812).

Sub Charles al X-lea, afluxul de curanţi a determinat creşterea capacităţii de primire a stabilimentului termal. Concomitent se dezvoltă viaţa culturală a localităţii, prin reprezentaţii teatrale şi simfonice[102] în saloanele stabilimentelor termale.

In secolul al XIX-lea Vichy era o staţiune la modă, intens frecventată de marile celebrităţi ale epocii. Insuşi împăratul Napoleon al III-lea vine aici între 1861 şi 1866, fapt ce va antrena mari transformări în oraş: râul Allier a fost îndiguit, 13 hectare de mlaştini fiind transformate în parc. Principalele axe urbane au fost retrasate, au fost construite vile şi palate pentru suita imperială. Sejururile regulate ale împăratului Napoleon al III-lea au avut un rol decisiv în amenajarea oraşului, care a cunoscut un veritabil boom urbanistic materializat prin construirea a numeroase edificii de prestigiu. Construirea gări în 1862 (extinsă în 1977) a marcat inaugurarea traseului feroviar Paris-Vichy. Concomitent au fost ridicate numeroase cabane, vile şi reşedinţe private: *cabanele Marie-Louise* şi *Clermont-Tonnerre* (1863), *Cabana împăratului*, ca reşedinţă a lui Napoleon al III-lea (1864), *Cabana Trandafirilor* (1864, pentru a găzdui Ministerul Finanţelor, etc). Funcţia de agrement a fost dezvoltată prin construirea, în proximitatea parcului central al localităţii, a unui Cazinou în stil eclectic, inaugurat în 1865. Dezvoltarea fondului construit s-a corelat cu evoluţia demografică: de la 1 696 loc în 1851, populaţia ajunge la 14 254 loc în 1901. Napoleon al III-lea a fost principalul catalizator al dezvoltării oraşului dintr-o mică staţiune turistică în principalul centru balneo-turistic al Franţei.

Acest trend ascendent s-a menţinut şi la începutul secolului XX. În 1900, parcul surselor termale a modernizat prin construirea unei mari galerii metalice acoperite, lungă de 700 m; 1903 a fost inaugurată opera şi un mare stabiliment termal în stil oriental; concomitent au fost construite

[102] Acestea erau dirijate de renumitul Isaac Srauss, care va locui într-o vilă special construită pentru acesta (1858), una dintre cele mai reprezentative construcţii din oraş.

numeroase hoteluri particulare şi palate, precum *Aletti* sau *Astoria*. Staţiunea ajunge să atragă aproape 100 000 de curanţi în preajma Primului Război Mondial, faţă de 40 000 în anul 1900. Viaţa termală atinge apogeul în 1930, succesul tratamentelor termale determină extinderea stabilimentelor termale. Pe tărâm artistic, opera din Vichy gazduieşte din ce în ce mai multe personalităţi de renume mondial, staţiunea devine capitala estivală a muzicii franceze. Din această perioadă datează importante edificii arhitecturale cum ar fi *Castelul Almeda* (în stil neogotic, 1890), *Vila Le Bocage* (1890), *Vila veneţiană* (1897), *Castelul flamand* (1898, inspirat din stilul gotic de la începutul Renaşterii), *Alhambra* (1899), *vila Yvonette* (1899), *Castelul gotic* (1910) etc. Războiul din 1914 avea însă să întrerupă brutal această traiectorie de dezvoltare, care a fost reluată în perioada interbelică.

Figura 38 (a – e). Imagini din staţiunea Vichy.
(sursa: http://fr.wikipedia.org/wiki/Vichy

După armistiţiul din 22 iunie 1940, zona neocupată de germani, ia numele de „Statul francez", al cărui guvern a fost instalat la Vichy, la 1 iulie (Republica de la Vichy). Relativa apropiere de Paris şi existenţa unei mari capacităţi hoteliere concentrată la nivelul unui singur oraş[103] şi a unei moderne centrale telefonice au concurat la luarea acestei decizii de localizare. Guvernul ia în posesie numeroase hoteluri pentru găzduirea celor 600 de parlamentari, ceea ce a contribuit la restrângerea funcţiei balneoturistice. Staţiunea devine timp de patru ani (1940-1944), capitala Franţei, fapt ce-i sporeşte renumele.

Anii '50 - '60 ai secolului trecut au marcat perioada de glorie pentru Vichy. Numeroase personalităţi mondene, capete încoronate (prinţul Rainier al III-lea de Monaco) la care s-a adăugat bogata clientelă franceză din nordul Africii dau faimă staţiunii. Oraşul atinge în 1968 maximul evoluţiei demografice: 33 506 locuitori, după care începe un trend descendent.

Infrastructura de agrement cuprindea treizeci de cinematografe, multe filme fiind prezentate în avanpremieră, opt discoteci, trei teatre etc. Sub impulsul primarului *Pierre Coulon* (1950-1967) este amenajat *Lacul Allier* (1963) şi *Parcul sporturilor* (1963-1968).

Războiul din Algeria, urmat de decolonizarea Africii au dat o grea lovitură dezvoltării balneoturismului la Vichy prin restrângerea pieţei turistice, fapt ce a determinat o reconversie a profilului economic prin dezvoltarea unor ramuri conexe activităţii turistice.

Balneoturismul la Vichy a fost completat printr-o puternică dezvoltare a sectorului produselor de cosmetică, laboratoarele din grupul l'Oréal au permis difuzarea numelui oraşului în întreaga lume, devenind un veritabil brend internaţional. Inchiderea a două importante unităţi industriale locale a direcţionat sectorul industrial către electronică, produse manufacturiere şi cosmetice. Concomitent, a evoluat funcţia universitară şi de cercetare tehnologică, prin amenajarea unui parc universitar şi tehnologic (*Lardy*), generat dintr-un proiect de reabilitare a unei zone termale, alcătuit dintr-un campus de 9 000 $m^2$, cu o capacitate de 600 de studenţi şi prin construcţia unui *Palat al Congreselor* cu o suprafaţă de 1 800 $m^2$ şi o capacitate de 12 000 de locuri. Serviciile balneoturistice au fost diversificate şi prin amenajarea într-o localitate vecină (*Brugheas*) a unui sat de vacanţă accesibil şi adaptat persoanelor cu mobilitate redusă. Numeroase hoteluri (*Portugal*, *Europe*, *Séville*, *Lafayette*, *Pyrénées*,

[103] Vichy era al doilea oraş din Franţa din punct de vedere al capacităţii hoteliere, după Paris.

*Manoir* sau *Cloche d'Argent*) fac obiectul unor proiecte de reabilitare generală în scopul măririi gradului de confort, fapt ce a determinat o creştere substanţială a preţului terenurilor, mai ales în zona centrală. Construirea unui mare hotel (inaugurat în 2005), renovarea totală a pieţei acoperite (2006), crearea unui centru adresat mamelor şi copiilor de 12 000 $m^2$ şi a unui centru spitalicesc au întregit dotările balneo-turistice ale staţiunii. La acestea se adaugă renovarea şi modernizarea gării de călători în scopul transformării sale într-un pol intermodal de trafic, reconversia unor foste spaţii industriale şi construirea unei autostrăzi de 16 km până la Vichy, prevăzută a fi terminată în 2011 şi lărgirea principalului bulevard al oraşului, lucrări destinate să completeze dotările edilitare ale staţiunii.

**Studiu de caz 2 : Kárlovy-Váry**

*Kárlovy Váry* este un oraş balnear situat în vestul Boemiei (Republica Cehă), la confluenţa râurilor Ohře şi Tepla, la aproximativ 130 km de Praga şi la 50 km de frontiera cu Germania. Este cel mai mare şi mai cunoscut oraş spa din Republica Cehă, renumit în principal pentru izvoarele termale calde (13 izvoare principale şi aproximativ 300 izvoare mai mici), precum şi pentru apa caldă a râului Tepla. Oraşul este capitala regiunii Karlovarský şi are o populaţie de aproximativ 53 700 locuitori. Evoluţia sa demografică în ultima sută de ani indică o uşoară oscilaţie în jurul valorii de 50 – 60 000 locuitori, cu o scădere drastică după cel de-al Doilea Război Mondial, consecinţă a plecării etnicilor germani, dar şi cu o uşoară creştere după 1990, în acest caz fiind vorba de reconfirmarea juridică a rezidenţei în oraş, în condiţiile unor legi restrictive ce au reglementat stabilirea populaţiei în oraşele mari până în 1989.

Funcţia turistică a oraşului este evidenţiată prin numărul de turişti care sosesc anual în oraş, de patru ori mai mare decât cel al persoanelor rezidente permanent (213 193 turişti în 2008, dintre care 111 469 sosiţi în cadrul programelor de turism spa). Din totalul turiştilor, mai mult de jumătate sosesc pentru tratament, durata medie a sejurului turistic fiind de 11 zile. Cei mai mulţi turişti sosiţi pentru tratament provin din Federaţia Rusă (46,5% din total), urmaţi de Germania (22,8% din total), cei autohtoni situându-se abia pe locul trei (10,7% din total).

Tabelul 12. Numărul de turişti sosiţi în Kárlovy-Váry (2008).

| Proveniență | Turişti sosiţi pentru tratament | Turişti veniţi pentru alte scopuri, afară de tratament | Durata sejurului (zile) |
|---|---|---|---|
| Federaţia Rusă | 51 792 | 10 317 | 12,27 |
| Germania | 25 496 | 22 193 | 9,37 |
| Republica Cehă | 11 945 | 29 651 | 9,21 |
| Ucraina | 6 675 | 1 180 | 12,07 |
| Kazahstan | 2 163 | 497 | 12,15 |
| Israel | 1 968 | 1 362 | 11,87 |
| S.U.A. | 1 826 | 2 320 | 12,05 |
| *România* | *82* | *374* | *8,47* |

Sursa: Infocentrum Města Kárlovy Váry.

**Denumirea** oraşului provine de la primul rege al Boemiei şi împărat al Sfântului Imperiu Romano-German, Carol al IV-lea (1316-1378), care a fondat oraşul la 14 august 1370 pe locul unei vechi aşezări, renumită deja pentru puterile de vindecare ale apelor termale calde. Urme arheologice atestă locuirea regiunii încă din epoca bronzului (descoperiri la Tašovice, Dvory, Drahovice).

**Istoria** oraşului este legată inseparabil de funcţia curativă a izvoarelor minerale, care i-au marcat arhitectura, economia şi dezvoltarea de ansamblu şi care i-au dus faima peste hotarele Cehiei. Una dintre primele mărturisiri despre efectele curative ale apelor termale de la Kárlovy Váry se datorează medicului renascentist Fabian Sommer care vorbea în 1571 despre efectele terapeutice ale unui gheizer cunoscut sub numele de *Sprudel*, descoperit întâmplător de însuşi Carol al IV-lea.

Prosperitatea şi dezvoltarea oraşului au fost serios afectate de o serie de dezastre naturale (inundaţii catastrofale la 9 mai 1583, incendiu la 13 august 1604, în care au ars 99 din cele 102 clădiri ale oraşului). În aceste condiţii, locuitorii oraşului au fost nevoiţi să-şi caute şi alte mijloace de a-şi câştiga existenţa pe lângă balneoterapie, dezvoltându-se funcţii complementare, precum industria artizanală bazată pe armuri, produsele metalice de uz casnic sau renumita sticlărie Moser.

Doar câteva dintre clădirile ce datează din acea perioadă au putut fi conservate, majoritatea monumentelor arhitecturale ale oraşului datează din secolele XVIII-XIX când acesta a cunoscut o perioadă de linişte şi de dezvoltare accentuată. La acestea s-au adăugat consecinţele Războiului de 30 de ani (atât distrugeri militare directe cât şi incendii, epidemii, foamete) care au determinat o scădere considerabilă a fluxurilor de turişti şi un declin economic de ansamblu al oraşului.

Ulterior însă, ca urmare a publicităţii făcută de unii medici precum David Becher sau Josef von Löschner, acesta s-a dezvoltat într-o staţiune spa celebră şi a fost vizitat de mulţi membri ai aristocraţiei europene, mai întâi germani, apoi ruşi şi polonezi, care au contribuit la creşterea renumelui său şi au lăsat urme în toponimia urbană prin denumirea unor monumente sau căi de acces. Şederile ţarului rus Petru cel Mare din 1711 şi 1712 au sporit considerabil faima staţiunii.

Arhitectura a fost dominată până la sfârşitul secolului al XVII-lea, de influenţe gotice vizibile până astăzi la turnul gotic de vânătoare a lui Carol al IV-lea.

Secolul al XVIII-lea a marcat o perioadă de înflorire a oraşului şi dezvoltare a funcţiunilor spa. În 1707, împăratul Franz Josef I a reconfirmat privilegiile oraşului, numindu-l oraş liber regal. Ulterior, dezvoltarea sa a fost strâns legată de dinastia de Habzburg şi de împărăteasa Maria Thereza. Relaţiile de loialitate faţă de Curtea de la Viena au fost confirmate prin numeroasele subvenţii acordate municipalităţii pentru lucrări edilitare şi de infrastructură. Funcţia balneologică a fost dezvoltată prin construirea de noi edificii: *Pavilionul Saxon* – 1701, *Mlýnské Lázně* (prima infrastructură balneară publică) – 1711, *Pavilionul Bohemia* – 1728, fapt corelat cu emiterea unor reglementări juridice specifice în domeniul balnear (în 1719 şi 1739). La începutul secolului al XVIII-lea oraşul a continuat să se dezvolte, fiind construită zona *Stara Luka*, care a devenit un centru de viaţă socială pentru persoanele cu nevoi spa.

Figura 39. Mlýnské Lázně, prima infrastructură balneară publică în Kárlovy Váry.
Sursa : http://www.karlovy-vary.cz/en/lazenske-historicke-budovy-kolonady

Dezvoltarea funcţiei balneare a impulsionat funcţii urbane complementare, precum cea cultural-artistică care s-a regăsit prin construirea primului teatru (1717) şi a catedralei Maria Magdalena (1732-1736) în stil neo-baroc după planurile arhitectului Kilian Ignác Diezenhofer.

Dezvoltarea rapidă din prima jumătatea a secolului al XVIII-lea a fost stopată de un puternic incendiu care a distrus, la 23 mai 1759, 224 dintre clădirile oraşului. Acesta a reprezentat un dezastru, dar în acelaşi timp şi o şansă pentru oraş pentru că reconstrucţia sa ulterioară s-a realizat după un plan sistematic. Cu toate acestea, vechile porţi ale oraşului nu au fost reconstruite, fapt ce i-a împiedicat extinderea în suprafaţă.

Numărul mare de vizitatori, la care s-a adăugat introducerea taxei spa în 1795 s-a reflectat şi în veniturile administraţiei locale, impulsionând dezvoltarea edilitară a oraşului. Băile Mlýnské au fost renovate în 1762; în 1764 în urma studiilor întreprinse de Dr. Becker a început producerea şi comercializarea sării pentru uz balnear, iar în 1777 a fost construit un nou stabiliment balnear. Teatrul construit în 1788 a fost parţial finanţat cu banii obţinuţi din vânzarea sării termale. Funcţia de agrement

a fost completată prin amenajarea în 1791 a unui parc în care erau organizate concerte de promenadă. Astfel izvoarele balneare au devenit uşor accesibile chiar şi în sezonul rece.

La începutul secolului al XIX-lea Kárlovy-Váry atinge perioada de glorie a dezvoltării funcţiei balneologice, dezvoltare care nu i-a fost afectată nici chiar de conjunctura politică agitată dată de războaiele napoleoniene. Dimpotrivă, dotările balneare s-au bucurat de reputaţie din ce în ce mai mare în cadrul aristocraţiei şi elitei culturale europene. Vizitele unor personalităţi precum Johann Wolfgang Goethe, Friedrich Schiller, Theodor Körner, Ludwig van Beethoven, Frederik Chopin sau Nikola Paganini au sporit faima oraşului.

Schimbările politice introduse de Revoluţia Franceză aveau însă să influenţeze treptat caracterul elitist al turismului spa de la Kárlovy-Váry. Acest fapt, corelat cu ascensiunea politică a Germaniei din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, au făcut din Kárlovy-Váry un loc preferat pentru găzduirea de întruniri şi conferinţe internaţionale, contribuind la diversificarea sa funcţională şi la creşterea gradului de diversificare etnică. În acest context, încep să se pună bazele comunităţii cehe din oraş. Caracterul său din ce în ce mai cosmopolit începe să se reflecte şi în arhitectură, ultimul sfert al secolului al XIX-lea fiind caracterizat printr-o dinamică accentuată a fondului construit. Incendiile din 1604 şi 1759 distrug majoritatea clădirilor în stil baroc şi renascentist, astfel că noile construcţii ridicate la sfârşitul secolului al XIX-lea ajung să dea caracteristica dominantă a patrimoniului arhitectural din zona centrală a oraşului, aşa cum poate fi admirat şi în zilele noastre. Vechile case lasă locul unor construcţii monumentale, cu dotări complexe, care fac din Kárlovy-Váry cea mai renumită staţiune spa din Europa. La aceasta s-a adăugat, mai ales după 1860, renumele staţiunii în vindecarea cu succes a diabetului zaharat.

Din această perioadă datează Instituţia Militară Spa (1855), Vřídelní kolonáda (amenajarea izvoarelor termale cu coloane) (1879), Mlýnská kolonáda (Moara cu coloane) (1871-1881), Tržní kolonáda (Piaţa cu coloane (1883), Lázně III (Băile III) (1866), Císařské Lázně (Băile Imperiale) (1895), un nou teatru (1886), Biserica anglicană (1877), Biserica ortodoxă (1897), Imperial Grandhotel (1912). Stilul arhitectural vienez adus la Kárlovy-Váry de arhitecţii Ferdinand Fellner şi Hermann Helmer influenţează un mare număr de clădiri importante din oraş (Figura 40).

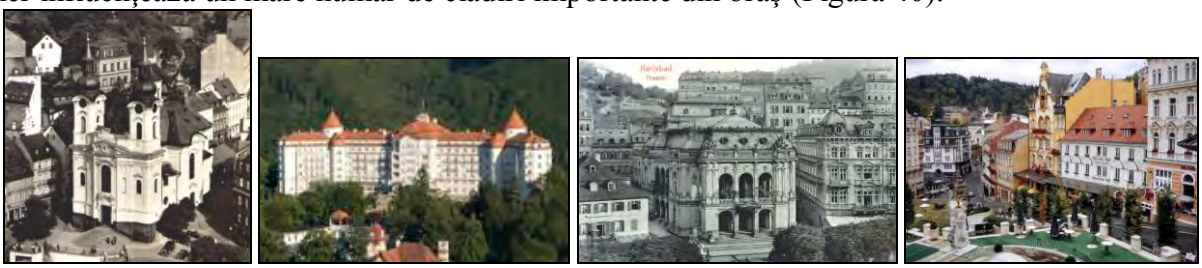


Figura 40 (a – d). Construcţii reprezentative pentru patrimoniul istoric arhitectural din Kárlovy-Váry.
1. Catedrala Maria Magdalena, 2. Hotelul Imperial, 3. Teatrul, 4. Clădiri din zona centrală.
Sursa : http://www.karlovy-vary.cz/en/lazenske-historicke-budovy-kolonady

Dezvoltarea fondului construit a fost corelată şi cu dezvoltarea infrastructurii de comunicaţii ceea ce a avut consecinţe directe în atragerea fluxurilor de turişti. Racordarea oraşului la reţeaua europeană de cale ferată în 1870 prin linia Cheb – Kárlovy Váry, a marcat decisiv dezvoltarea oraşului şi creşterea numărului de vizitatori. Un an mai târziu s-a realizat legătura feroviară între acesta şi Praga, iar în 1898 a fost inaugurată conexiunea cu Mariánské Lázně.

Perioada de la sfârşitul secolului al XIX-lea a marcat apogeul prosperităţii şi dezvoltării funcţiei spa a oraşului, fiind numită, pe drept cuvânt „epoca sa de aur". Faima sa a fost amplificată în continuare de numeroasele personalităţi ale ştiinţei, culturii şi politicii europene care au vizitat oraşul în secolul XIX: N.V. Gogol, F. Lizst, S. Freud, J. Barrande, H. Schliemann, T. Fontane, A. Dvorak, K. Marx, J. Brahms, R. Wagner, E. Grieg şi multe alte celebrităţi. La scurt timp, înainte de Primul Război Mondial, oraşul a atins cel mai mare număr de vizitatori spa din istoria sa (70 935 turişti spa, în 1911).

Primul Război Mondial a marcat un nou moment de recul în dezvoltarea turistică a oraşului, în contextul prăbuşirii Imperiului Austro-Ungar la sfârşitul anului 1918. Perioada interbelică a marcat un uşor reviniment dat de entuziasmul iniţial a locuitorilor germani, însă după cel de-al Doilea Război Mondial acesta s-a confruntat cu grave probleme economice. Numărul turiştilor a scăzut considerabil şi numeroase facilităţi spa au fost transformate în spitale militare. După o vizită a lui Adolf Hitler în 1938, oraşul a fost ocupat de armata germană şi anexat în „Provincia Sudeţilor", parte a „Celui de-al Treilea Rech". La 6 mai 1945 în condiţiile iminentei capitulări a Germaniei fasciste, Comitetul Naţional Revoluţionar ceh a preluat administraţia oraşului, iar cinci zile mai târziu puterea a fost preluată de Armata Roşie. Anii 1945 şi 1946 au marcat schimbări profunde în structura etnică a oraşului. Locuitorii germani au fost nevoiţi să-şi părăsească casele în conformitate cu acordul de la Potsdam, locul lor fiind luat de cehi. Schimbul de populaţii şi instaurarea regimului comunist au dat o puternică lovitură balneoturismului de la Kárlovy-Váry. O mulţime de sate, monumente şi clădiri au fost devastate şi distruse în oraş şi în împrejurimile sale, mai ales în zonele de munte Krušné Hory, Hory Doupovské şi Slavkovský, în anii 1950 şi 1960.

Dezvoltarea oraşului în perioada socialistă (1948-1989) s-a făcut după model sovietic, prin construcţia de noi cartiere rezidenţiale cu clădiri de tip bloc, mai întâi din cărămidă apoi din prefabricate. Astfel au apărut cartiere precum Dvory, Tuhnice, Drahovice, Stará Role, Rybáře at Růžový vrch sau Čaňkovská. Din păcate, patrimoniul edilitar vechi din Kárlovy-Váry a fost mult timp neglijat, ceea ce a provocat o degradare considerabilă a clădirilor istorice, situaţie remediată în mare măsură după 1989, pe fondul privatizării şi redresării economice a Cehiei.

Cu toate acestea, mai ales în deceniile şapte şi opt ale secolului trecut, infrastructura edilitară şi turistică a oraşului s-a îmbogăţit cu un noi sanatorii (Sanssouci – 1970, Švýcarský dvůr – 1971, Sanatoriul Termal – 1977), pensiuni turistice (mai ales în zona Drahovice), un complex de facilităţi spa în Kostelní (1978-1982), un stadion de hockey (1983), iar după 1990 cu încă un sanatoriu (Bristol) şi cu noi construcţii rezidenţiale în zonele Česká Sporitelna şi Česká pojišťovna. Au fost revigorate meşteşugurile tradiţionale (sticlăria Moser, industria porţelanului, a băuturilor alcoolice) însă au apărut industrii noi, în mare parte poluante, ca o consecinţă a politicii de industrializare dusă de autorităţile comuniste.

Prăbuşirea barierelor ideologice în 1989 a dat un nou impuls dezvoltării turismului spa la Kárlovy-Váry, care continuă să păstreze o tradiţie de secole şi în care turişti din întreaga lume vin să beneficieze de efectele curative ale apelor termale. Clădirile istorice de valoare au făcut sau fac obiectul unor ample lucrări de restaurare, au fost amenajate noi terenuri de sport, funcţiile sociale ale oraşului s-au diversificat. A fost construită o sală de sport cu o capacitate de 7 000 de locuri care găzduieşte atât evenimente sportive, cât şi expoziţii, evenimente culturale şi congrese de mare amploare. Turismul spa este astfel asociat şi împletit armonios cu turismul cultural şi de afaceri, încât că oraşul beneficiază de toate premisele ca să rămână şi în secolul XXI cel mai cunoscut şi mai vizitat loc din Republica Cehă, după Praga (Tabelul 13).

Tabelul 13. Evoluţia numărului de turişti spa în Kárlovy Váry (1996-2008).

| Anul | Număr de turişti | Ponderea turiştilor străini (%) | Anul | Număr de turişti | Ponderea turiştilor străini (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 46 016 | 67,0 | 2003 | 66 885 | 83,1 |
| 1997 | 49 476 | 65,5 | 2004 | 73 911 | 85,1 |
| 1998 | 53 033 | 70,1 | 2005 | 73 829 | 86,0 |
| 1999 | 46 548 | 71,0 | 2006 | 75 651 | 91,1 |
| 2000 | 54 913 | 80,9 | 2007 | 94 112 | 88,3 |
| 2001 | 72 761 | 81,2 | 2008 | 111 469 | 89,3 |
| 2002 | 59 220 | 88,0 | | | |

Sursa : Infocentrum Města Kárlovy Váry.

**Indicaţii balneoterapeutice.** Funcţia balneoterapeutică a oraşului este axată în principal pe recuperarea pacienţilor care suferă de: tulburări ale tractului digestiv, tulburări metabolice, diabet zaharat, gută, obezitate, parodontoterapie (gingivită), tulburări ale sistemului locomotor, boli de ficat, boli de pancreas, afecţiuni ale veziculei biliare şi căilor biliare, afecţiuni oncologice, boli neurologice etc.

Procedurile balneoterapeutice curative, explorate de secole la Kárlovy Váry, cuprind băi termale şi de tratament profilactic, precum şi metode curative moderne precum crioterapia şi terapia cu laser în sanatorii şi hoteluri.

Izvoarele termale din Kárlovy Váry sunt faimoase în întreaga lume. Din totalul celor 79 de izvoare de ape minerale, cu debite diferite, 13 sunt controlate şi utilizate în scopuri terapeutice. Compoziţia de bază a apei acestora este relativ similară, cu toate acestea, temperatura şi conţinutul diferit de dioxid de carbon furnizează efecte diferite. Izvoarele reci au uşoare efecte laxative, iar cele mai calde au efecte ce reprimă şi inhibă secreţia de sucuri gastrice şi biliare (Figura 41).

Figura 41 (a – d). Amenajarea izvoarelor termale la Kárlovy-Váry.
1. Parcul cu coloane, 2. Moara cu coloane, 3. Piaţa cu coloane, 4. Izvorul termal cu coloane.
Sursa : http://www.karlovy-vary.cz/en/lazenske-historicke-budovy-kolonady

*Parcul cu coloane*: 3 izvoare.

*1. Izvorul Şarpelui (30° C)*: conţine în comparaţie cu alte izvoare mai puţine minerale şi mai mult $CO_2$,

*2. Izvorul Parcului (47,4°C)*: amenajat la mijlocul secolului al XIX-lea prin construcţia Instituţiei Militare Spa. Numele său iniţial a fost de „Primăvara Împăratului”,

*3. Izvorul Libertăţii (60°C)*: a fost descoperit în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în timpul construcţiei Băilor Spa III şi denumit astfel la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial.

*Moara cu coloane*: 6 izvoare.

*1. Izvorul Stâncii (53°C)*: până în 1845 se vărsa în râul Tepla, în urma unor lucrări hidroameliorative a fost captat pe actualul amplasament,

*2. Izvorul Libuše (62°C)*: denumit iniţial Izvorul trandafirilor Elisabetei, acest izvor este alcătuit din 4 surse care curg împreună,

*3-4. Izvoarele Prinţul Václav I (65°C) şi Prinţul Václav II (58°C)*: sunt izvoare sărate, folosite pentru efectele curative ale sării, folosite încă din secolul al XVIII-lea,

*5. Izvorul Morii (56°C)*: folosit în scopuri terapeutice încă din secolul al XVI-lea, iniţial mai ales pentru băi. Apa era îmbuteliată şi putea fi cumpărată,

*6. Izvorul Rusalka (60°C)*: cunoscut încă din secolul al XVI-lea sub numele de Izvorul Nou. Actuala denumire datează din 1945.

*Piaţa cu coloane*: 2 izvoare.

*1. Izvorul Pieţei (62°C)*: descoperit în 1838, izvorul a dispărut şi a reapărut de mai multe ori. De fiecare dată au fost realizate studii mineralogice amănunţite pentru o utilizare precisă,

*2. Izvorul Carol al IV-lea (64°C)*: cel mai vechi, descoperit potrivit legendei de însuşi Carol al IV-lea, a stat la baza fondării oraşului.

*Castelul cu coloane*: 2 izvoare.

1. *Izvorul de Jos (55°C),*
2. *Izvorul de Sus (50°C).*

Practic este un singur izvor cu două surse. Cu toate acestea, datorită altitudinii mai mari a izvorului de sus şi a legilor fizice, temperatura şi conţinutul în $CO_2$ a izvorului principal (superior) diferă în raport de cel inferior. Apa izvorului de jos este la dispoziţia publicului, iar de cea a izvorului de sus beneficiază doar clienţii Castelului Spa.

*Izvorul termal cu coloane (72°C)*: 1 izvor. Este folosit atât pentru băi, cât şi în tratamentul intern. Randamentul gheizerului este estimat la 2 000 litri de apă minerală pe minut, iar coloana de apă fierbine se poate ridica până la 12 m înălţime datorită efectului de presiune ridicată. Există cinci surse diferite din acest izvor, cu temperaturi de 41°C, 57°C şi 72°C.

**Infrastructura spa. Patrimoniul architectural cu funcţionalitate spa.** Aspectul centrului istoric al oraşului a fost în mare măsură definitivat în secolul al XIX-lea prin construcţii în stilul Art Nouveau. Dezvoltarea funcţiei balneologice a determinat construirea de noi clădiri sociale şi cu destinaţie specială. La începutul secolului al XVIII-lea a fost construită prima casă publică pentru băi spa, pe lângă biserica în stil baroc Sf. Maria-Magdalena. Cele mai importante edificii în stil Art Nouveau au fost construite în a doua jumătate a secolului ale XIX-lea (Băile termale cu coloane, Teatrul etc). Unele construcţii şi lucrări de infrastructură au fost finanţate din veniturile obţinute ca urmare a activităţilor balneare şi din taxe spa, sau prin donaţii din străinătate. La începutul secolului XX, Kárlovy Váry a devenit cea mai faimoasă metropolă spa din Europa. Numărul de turişti a crescut de la 134 familii în sezonul turistic al anului 1756 la 26 000 vizitatori anual la sfârşitul secolului al XIX-lea şi aproape 71 000 turişti pe an în 1911.

După al Doilea Război Modial, turismul spa în Kárlovy Váry a înregistrat un declin considerabil, piaţa turistică fiind orientată către spaţiul sovietic. Paradoxal, această situaţie s-a menţinut şi după 1989, în condiţiile prăbuşirii barierelor ideologice, fapt ce a condus la o continuitate a ocupării infrastructurii turistice şi la împiedicarea degradării acesteia. În 1996 se înregistrau 46 016 turişti spa sosiţi la Kárlovy Váry, puţin sub numărul rezidenţilor permanenţi ai oraşului, numărul acestora scăzând însă la 35 138 în anul următor. Relansarea economică s-a resimţit şi în domeniul spa, integrarea Cehiei în Uniunea Europeană redeschizând piaţa turistică germană. De atunci, intrările turistice au înregistrat un ritm ascendant, în 2008 înregistrându-se de trei ori mai multe sosiri de turişti spa faţă de 1997.

Tabelul 14. Persoane venite la tratament în Kárlovy Váry pe principalele destinaţii (1996-2008).

| Statul de origine | Evoluţia numărului de turişti spa | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1996 | 1997 | 2002 | 2008 |
| Federaţia Rusă | 17 865 | 18 997 | 15 862 | 51 792 |
| Germania | 9 624 | 7 976 | 25 517 | 25 496 |
| Republica Cehă | 15 408 | 2 731 | 7 125 | 11 945 |
| Ucraina | 79 | 1 047 | 1 045 | 6 675 |
| Kazahstan | 11 | 7 | 957 | 2 163 |
| Israel | 475 | 698 | 1 555 | 1968 |
| S.U.A. | 763 | 1 316 | 2 950 | 1 826 |
| Egipt | 148 | 292 | 495 | 821 |
| Azerbaidjan | 0 | 0 | 35 | 590 |
| Belarus | 0 | 2 | 163 | 487 |
| Italia | 149 | 152 | 161 | 308 |

Sursa : Infocentrum Města Kárlovy Váry.

*Grand Hotel Pupp (1781),* a fost construit prin eforturile antreprenoriale ale unui maestru cofetar (J.G. Pupp), care a cumpărat două săli sociale (una cehă, alta săsească), pe care le-a reconstruit şi le-a integrat într-un întreg armonios. Moştenirea sa a fost dezvoltată în continuare de către copii şi nepoţii săi, astfel că edificiul a fost finalizat abia după mai bine de un secol de ani, în 1893.

*Instituţia Militară Spa (1855).* De la înfiinţare, această facilitate balneară a servit ca instituţie medicală pentru armată şi militari. Clădirea este situată pe malul stâng al râului Tepla, la marginea parcului Dvořák. La sfârşitul secolului XIX în imediata sa vecinătate a fost amenajat Parcul cu coloane.

*Băile Spa I (Băile Imperiale, 1867)* au avut o funcţie complexă, atât balneară cât şi de agrement, clădirea dispunând de săli de dans şi de reuniuni-vip. Prăbuşirea Imperiului a atras cu sine devastarea clădirii, considerată un simbol al aristocraţiei, astfel că fizionomia actuală mai păstrează doar în parte arhitectura sa iniţială.

*Moara cu coloane (1871-81).* Concepută şi realizată iniţial ca o construcţie mai mult de paradă, nu s-a bucurat de o reală apreciere din partea autorităţilor vremii pe motiv că nu s-ar fi încadrat în spiritul de ansamblu al oraşului. După 1893 a fost extinsă, fiind susţinută de 124 coloane corintice şi decorată cu statui alegorice.

*Parcul coloane (1880)* a făcut parte dintr-un ansamblu architectural unitar, servind ca esplanadă pentru Pavilionul Blanensky, care a fost demolat de autorităţile comuniste în 1960. Coloanele au supravieţuit buldozerelor, fiind reconstruite ulterior. Sub acoperişul acestora se află trei izvoare termale.

*Piaţa cu coloane (1883)* are o structură din lemn, inspirată de arhitectura elveţiană. Construită iniţial pentru două sezoane turistice, a fost reabilitată odată cu amenajarea izvoarelor Tržní şi Scarlett IV, după mai bine de 100 de ani.

*Băile Spa III (1895).* Această clădire, construită în stil neo-gotic a avut, la fel ca şi Băile Imperiale, o funcţionalitate complexă, atât balneară cât şi de agrement. Sala de concerte a „Antonín Dvořák" este locul concertelor regulate date de Orhestra Simfonică din Kárlovy Váry.

*Băile Spa V (Băile Elisabeta, 1906).* Situată în parcul Smetana, clădirea Băilor Elisabeta a suferit în anul 2004 un amplu proces de reabilitare, vechea piscină fiind transformată într-un complex de înot deschis pentru public. Băile Elisabeta sunt cel mai mare complex spa din Republica Cehă.

*Castelul cu coloane (1911-1913)* este situat deasupra Pieţei Colonnade şi este alcătuit din două părţi: castelul de primăvară şi castelul de lângă izvorul de jos, decorat cu un basorelief evidenţiind spiritul băilor. Castelul a fost mult timp închis turiştilor pentru renovare şi a fost redeschis în anul 2001.

*Hotelul Imperial Spa (1912)* este una dintre clădirile dominante ale oraşului. A fost construit înainte de Primul Război Mondial fiind destinat clientelei bogate din străinătate. Chiar şi după al Doilea Război Mondial, în condiţiile schimbărilor politice intervenite, serviciile sale de cazare au fost căutate de străini, cei mai mulţi dintre aceştia, provenind, de această dată, din spaţiul sovietic. După Revoluţia de Catifea din 1989, hotelul şi-a recâştigat popularitatea, oferind un tratament complex spa şi wellness, servicii de cazare şi alimentaţie la cele mai înalte standarde, precum şi o mare varietate de activităţi cultural-sportive şi de agrement.

*Hotelul-Sanatoriu Richmond (1927).* A fost construit în stil clasicist pe locul unei foste cafenele într-o zonă împădurită a oraşului. Parcul care a fost amenajat în jurul construcţiei, cu numeroase statui şi o originală grădină japoneză amenajată din piatră, conferă turistului o senzaţie de linişte şi meditaţie.

Figura 42 (a – d). Patrimoniul architectural cu funcţionalitate spa din Kárlovy-Váry.
1. Băile I, 2. Băile III, 3. Băile V, 4. Grand Hotel Pupp.
Sursa : http://www.karlovy-vary.cz/en/lazenske-historicke-budovy-kolonady

*Băile Termale Colonnade (1969-1975).* Gheizerul de apă minerală caldă este utilizat permanent începând din secolul al XVI-lea, fiind amenajat de-a lungul timpului în diverse moduri. Infrastructura actuală datează din perioada 1969-1975, fiind în curs de reabilitare.

*Sanatoriul termal (1977)* dispune de 273 camere, mai multe restaurante, un mare bazin de înot şi de un centru propriu de congrese în care se organizează anual Festivalul internaţional de film.

**Brenduri renumite ale oraşului.** Complementar turismului spa, sejurul în Kárlovy Váry poate fi completat cu o bogată gamă de activităţi culturale şi sportive. Festivalul internaţional de film care are loc aici anual la începutul lunii iulie constituie o importantă atracţie pentru turişti. Kárlovy Váry este bogat în evenimente, mai ales în vârful sezonului turistic. Oraşul găzduieşte o serie de spectacole de teatru, sport, curse de cai, turnee de golf, campionatul mondial de jocuri acvatice extreme, triatlon şi multe alte evenimente.

Sunt renumite la nivel mondial şi local numeroase brenduri, cum ar fi sticlăria manufacturieră de *Moser* şi lichiorul de prune *Karlovarská Becherovka*, preparat din prune quetsch, confiate în sirop fierbinte, ceea ce le conferă o aromă foarte puternică. Ambele beneficiază în oraş de muzee specializate, amenajate în clădiri istorice. Oraşul a fost folosit pentru turnarea unor filme foarte renumite (Last Holiday, Casino Royale etc.).

**Patrimoniul cultural-muzeistic.** Centrul istoric al oraşului dispune de un mare număr de clădiri cu valoare arhitecturală deosebită, unele dintre acestea fiind sediile unor importante muzee, care îi completează funcţia balneară, conferind turismului din Kárlovy-Váry un caracter plurivalent.

*Muzeul Moser* ilustrează contribuţia oraşului la istoria sticlei. Sticlăria manufacturieră la Kárlovy-Váry are o vechime de peste 150 de ani. Muzeul prezintă o colecţie bogată, documentată în nouă limbi de circulaţie internaţională, de peste 2 000 exponate de sticlă decorativă, sticlă de ochelari şi porţelanuri fine, de la exemplare vechi, realizate în serii mici şi unicate, la produse contemporane de serie.

*Muzeul Jan Becher*, împreună cu unitatea de producţie aferentă, este consacrat lichiorului Becherovka, unul dintre cele mai renumite produse din Kárlovy-Váry. În timpul unei vizite la acest muzeu, turiştii beneficiază de informaţii complete cu privire la istoria, modul de fabricaţie şi depozitare al lichiorului Becherovka. La acestea se adaugă o expoziţie inedită cu obiecte istorice folosite la procesarea lichiorului, precum şi un scurt film de prezentare a procesului de fabricare. Becherovka poate fi cumpărat într-un magazin local ataşat muzeului, sau poate fi servit în barul acestuia.

*Galeria de Artă* prezintă o expoziţie permanentă de lucrări, cele mai importante şi mai valoroase obiecte de pictură şi sculptură realizate de autori cehi, colectate din oraş după 1953. În plus faţă de expozitia permanentă, galeria organizează, expoziţii, concerte şi spectacole de teatru. Totodată, în parteneriat cu galeria de artă este derulat un program educaţional public, conceput pentru şcolile din oraş.

*Muzeul Regional din Kárlovy-Váry* cuprinde trei locaţii distincte. Clădirea „Cheia de Aur" construită în stil baroc a fost reconstruită în secolele XIX şi XX. Folosită iniţial ca pensiune turistică, a devenit reşedinţa familiei renumitului medic Becher. Astăzi, primul etaj găzduieşte expoziţii temporare, iar al doilea o expoziţie permanentă de pictură a artistului vienez Wilhelm Gause. Principala expoziţie permanentă a muzeului care se află în fosta clădire a administraţiei locale din Nova Luka, pune accentul pe istoria dezvoltării oraşului şi a balneologiei, precum şi pe resursele naturale din regiune. Cea de a treia clădire a muzeului cuprinde o bibliotecă de patrimoniu ce adăposteşte publicaţii istorice şi tratate despre balneologie, inclusive opera Dr. David Becher.

**Infrastructura de cazare.** Kárlovy Váry oferă o gamă bogată şi diversificată de facilităţi de cazare, de la hoteluri de lux cu toate dotările incluse, la forme de cazare ieftină, pentru tineret sau pentru persoane cu venituri reduse. În raport de localizare, se disting patru tipuri de dotări de cazare:

cele situate în zona centrului spa, în zona centrului comercial, în suburbiile oraşului şi în zona limitrofă acestuia (Tabelul 15).

Tabelul 15. Infrastructura de cazare din Kárlovy Váry.

| Tipul de unitate de cazare | L o c a ţ i a | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zona centrului spa | | Zona centrului comercial | | Suburbii | | In afara oraşului | |
| | Număr | Preţ (€/noapte) | Număr | Preţ (€/noapte) | Număr | Preţ (€/noapte) | Număr | Preţ (€/noapte) |
| Hoteluri 5* | 2 | 116-124 | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| Hoteluri 4* | 17 | 36-68 | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| Hoteluri 3* | 9 | 24-40 | 2 | 20-32 | 5 | 30-40 | 3 | 15,6-30 |
| Apartamente | 6 | 24-40 | 2 | 16-36 | 4 | 14-22 | 0 | - |
| Case de oaspeţi | 2 | 32-36 | 0 | - | 10 | 16-32 | 2 | 20-34 |
| Cazare ieftină | 0 | - | 0 | - | 2 | 6,4-6,8 | 2 | 8 |

Sursa datelor: http://www.karlovy-vary.cz/en/ubytovani-karlovy-vary/top-ubytovani
Preţuri calculate la paritatea de 1 € = 25 K.

Din analiza repartiţiei spaţiale a dotărilor de cazare se constată o predominare a acestora în zona centrului spa, care constituie nucleul turistic al oraşului, subliniindu-i funcţionalitatea. Aici sunt concentrate şi majoritatea dotărilor de categorie superioară (hoteluri de 5* şi 4*), iar preţul pe unitatea de suprafaţă este cel mai ridicat. În zona centrului comercial, caracterizată printr-o mare concentrare umană se află doar 4 dotări (două hoteluri de 3* şi două clădiri rezidenţiale cu apartamente), în timp ce în suburbii şi în zonele din proximitatea oraşului lipsesc hotelurile de categorie superioară (5* şi 4*), unităţile de cazare fiind axate pe cele care oferă facilităţi sub aspectul preţului practicat.

Numărul de turişti cazaţi în cele 90 de hoteluri din oraş a înregistrat o uşoară diminuare în 2008 faţă de anul precedent, situându-se la valoarea de 101 724 persoane (faţă de 107 976 persoane în 2007), dublu faţă de cel al rezidenţilor permanenţi în oraş. Din punct de vedere al originii, datele statistice indică o uşoară predominare a turiştilor autohtoni, urmaţi de cei germani şi ruşi, care alcătuiesc împreună 61% din numărul total al turiştilor cazaţi în hotelurile din oraş. Urmează la mare distanţă cei din Taiwan şi China, Cipru, Israel, Marea Britanie, Franţa, Italia, Slovacia şi Spania (Tabelul 16).

Tabelul 16. Persoane cazate în hotelurile din Kárlovy Váry după origine (2008, 2007).

| **Statul de origine** | **2008** | **2007** |
|---|---|---|
| Republica Cehă | 29 651 | 28 407 |
| Germania | 22 193 | 25 002 |
| Federaţia Rusă | 10 317 | 8 381 |
| Taiwan | 6 500 | 7 540 |
| China | 2 731 | 3 475 |
| Israel | 1 362 | 1 695 |
| Cipru | 1 359 | 1 877 |
| Marea Britanie | 1 287 | 1 472 |
| Slovacia | 1 187 | 1 162 |
| Spania | 1 111 | 1 038 |
| Italia | 1 111 | 1 017 |
| Franţa | 1 065 | 1 442 |
| Ungaria | 905 | 790 |
| Japonia | 862 | 1 063 |
| Olanda | 801 | 1 351 |

Sursa : Infocentrum Města Kárlovy Váry.

Numărul turiştilor români în Kárlovy Váry a fost, conform datelor oficiale, în 2008, de 456 persoane dintre care doar 82 (18%) pentru tratament balnear, durata medie a sejurului spa fiind de

11,16 zile. Majoritatea preferă cazarea în hoteluri, numărul înnoptărilor turiştilor români în hotelurile din Kárlovy Váry fiind de 374, înregistând o uşoară creştere faţă de anul precedent (337 în 2007).

**Complementaritatea formelor de turism la Kárlovy Váry.** Pe lângă turismul spa, oraşul beneficiază de o infrastructură adecvată şi de un potenţial de poziţie care îl face o destinaţie perfectă pentru turismul de reuniuni, afaceri şi expoziţii, pentru turismul cultural, sportiv şi recreativ sau pentru turismul de shopping.

Situat la doar 50 km de frontiera cu Germania, oraşul beneficiază de o bună infrastructură de acces (rutieră şi feroviară), precum şi de un aeroport internaţional. Se află la doar o oră şi jumătate distanţă de aeroportul din Praga şi la 45 minute de reţeaua de autostrăzi din Germania.

Oraşul dispune de 90 de hoteluri de toate categoriile, este un oraş istoric cu o bogată tradiţie în organizarea de evenimente şi cu un standard ridicat al calităţii serviciilor. La aceasta se adaugă o gamă variată de programe turistice complementare şi de susţinere a turismului spa, o arhitectură unică şi o mare diversitate a obiectivelor şi manifestărilor cultural-istorice (teatre, cinematografe, concerte, muzee, galerii, curse de cai, festivaluri, cel mai mare teren de golf din Republica Cehă etc), un înalt grad de siguranţă al turiştilor.

Kárlovy Váry este un loc ideal pentru iniţiativele antreprenoriale mici şi mijlocii, pentru industria mică şi artizanală, dar şi pentru evenimente, congrese şi reuniuni, de la cele mici, locale, la congrese de importanţă mondială. Atmosfera unică a oraşului, infrastructura foarte dezvoltată şi serviciile de calitate şi la preţuri accesibile, care îndeplinesc cerinţele tuturor consumatorilor produsului turistic, constituie cheia reuşitei turismului la Kárlovy Váry, imprimându-i o dezvoltare ascendentă.

**Studiu de caz 3 : Băile Herculane**

*Băile Herculane* este cea mai veche staţiune balneoclimaterică din România, atestată documentar în anul 153 d.Hr., care şi-a câştigat renumele de perlă turistică a Banatului, încă din antichitate. A fost investită cu statut urban în anul 1951.

Se află situată în sud-vestul României în judeţul Caraş-Severin, la o altitudine de 168 m, la 8 km de limita cu judeţul Mehedinţi şi la doar 25 km de frontiera cu Serbia.

Este localizată pe cursul inferior al văii Cernei, la poalele muntelui Domogled, la 5 km de dumul european E 60 şi de calea ferată Bucureşti – Timişoara, principalele axe de comunicaţie ce leagă Capitala cu vestul ţării, iar mai departe cu Budapesta – Viena şi Belgrad. Este accesibilă şi pe calea fluvială a Dunării, fiind situată la 22 km de portul Orşova. Oraşul poate fi vizitat şi prin aeroporturile internaţionale de la Carasebeş (situat la 71 km) şi Timişoara (la 169 km).

Climatul staţiunii este de depresiune intramontană, înconjurată de munţi împăduriţi, cu influenţe submediteraneene. Temperatura medie anuală este de 10°C (iulie: 22°C, ianuarie: - 1°C), iar precipitaţiile de 700-750 mm (media anuală). Aerul are o puternică ionizare, cu efecte sedative asupra organismului uman.

Are o suprafaţă administrativă de 10 604 ha, din care 288 ha intravilan şi 10 316 ha extravilan. În structura utilizării terenurilor din extravilan o pondere importantă o au pădurile (3 320 ha – 32% din total), ceea ce conferă oraşului un bioclimat favorabil curei balneoclimaterice.

Oraşul are o populaţie de 6 092 locuitori (la 1 iulie 2007), ceea ce îl situează pe ultimul loc între cele opt oraşe din judeţul Caraş-Severin. Situarea sa în apropierea frontierei, a contribuit la divesificarea structurii etnice, pe lângă români, convieţuind deopotrivă germani, maghiari, sârbi şi croaţi.

Evoluţia sa demografică a fost marcată de includerea în teritoriul administrativ urban a satului Pecinişca, concomitent cu acordarea statutului de oraş. Astfel, conform datelor recensământului din 1948, staţiunea Băile Herculane avea 491 locuitori, fiind întrecută ca populaţie de satul Pecinişca (670 locuitori). O a doua perioadă de creştere demografică susţinută a staţiunii a fost în deceniile şapte şi opt ale secolului XX, evoluţie pusă pe seama fluxurilor migratorii datorate revigorării funcţiei

balneoturistice prin extinderea infrastructurii de cazare. Conform datelor de la recensământul din 18 martie 2002, oraşul avea o populaţie feminizată (109 femei/100 bărbaţi), fapt pus pe seama specializării sale funcţionale.

**Denumirea** oraşului provine de la zeul Hercules, considerat în mitologia romană ca fiind patron al izvoarelor termale şi simbol al puterii şi al echilibrului între forţa fizică şi cea spirituală. Aşezarea datează din perioada romană, denumirea sa antică fiind *Ad aquas Herculis sacras* (atestată documentar ca staţiune în anul 153 d.Hr.). Sub dominaţie austro-ungară, oraşul s-a numit *Herkulesbad* (în germană) şi *Herkulesfürdő* (în maghiară).

**Potenţialul balneo-terapeutic**. În prezent, în împrejurimile staţiunii Băile Herculane sunt cunoscute 16 izvoare cu apă termominerală, situate de-a lungul Cernei pe o distanţă de aproate 4 km. Au fost realizate mai multe foraje hidrogeologice, obţinându-se astfel sporuri importante de debite (peste 4 000 $m^3$ în 24 ore) (Tabelul 17).

Tabelul 17. Principalele izvoare termominerale din staţiunea Băile Herculane

| Izvorul | Temperatura (°C) |
|---|---|
| Izvorul artezian Maria (astăzi Neptun) | 54 |
| Elisabeta (astăzi Diana) | 55 |
| Hebe | 41 |
| Ileana (astăzi Apollo 1) | 46 |
| Iosif | 54 |
| Neptun 3 | 54 |
| Hercules | 67 |
| Hygeea | 48 |

http://www.baileherculane.ro/turism-servicii/tratamente.html

*Apele minerale* din staţiune au fost grupate în mai multe categorii (Teleki et al., 1984):

- Ape minerale clorosodice, bicarbonatate, slab sulfuroase, cu o mineralizare totală de 0,5 – 2,6 g/l, o temperatură de 38,5 – 53,5°C (7 izvoare calde, izvorul „Scorilo") şi cu un grad ridicat de radioactivitate (până la 22 MmC/l), ceea ce le situează printre primele de acest fel din România,
- Ape clorosodice, bicarbonatate, calcice, cu o mineralizare totală de 0,6 – 3,5 g/l şi o temperatură de 46 - 56°C (izvoarele Hercule I. Hygeea),
- Ape minerale clorosodice, bromoiodurate, slab sulfuroase, cu o mineralizare totală de 2,8 g/l şi o temperatură de 30 – 56°C (izvoarele Apollo I şi II, Hebe),
- Ape minerale clorosodice, bromoiodurate, sulfuroase, cu o mineralizare totală oscilând între 3,87 – 7,93 g/l şi o temperatură care atinge chiar 62°C (izvoarele Diana I – V, Neptun I – IV, Traian şi Decebal).

O caracteristică generală a apelor minerale de la Băile Herculane constă în conţinutul de hidrogen sulfurat, a cărui concentraţie ajunge până la 60 mg/l. Apa termală de la Herculane are efecte extrem de benefice şi asupra pielii, fiind recomandată de medicii dermatologi pentru o gamă variată de afecţiuni. În acest sens, a fost lasat pe piaţă spray-ul cu apă termală de Herculane, ce tinde să devină un brend al staţiunii, excelent remediu pentru calmarea şi descongestionarea pielii sensibile în urma expunerilor prelungite la soare.

*Bioclimatul* este de tip sedativ, de cruţare şi beneficiază de o puternică aeroionizare negativă care înregistrează în unele zone din staţiune peste 2 500 – 3 000 ioni negativi/$cm^3$. Aeroionii negativi contribuie la diminuarea vitezei de sedimentare a sângelui, măresc stabilitatea coloidală a sângelui şi ţesuturilor, precum şi rezistenţa organismului faţă de bolile infecţioase. Pe de altă parte, aceştia exercită un rol de regulator al funcţionării glandelor endocrine şi au o influenţă favorabilă asupra reacţiilor chimice care se desfăşoară în organismul uman.

**Indicaţii balneoterapeutice**

- Afecţiuni reumatismale degenerative (spondiloză cervicală, dorsală şi lombară, artroze, poliartroze),

- Afecţiuni reumatismale inflamatorii (spondilita anchilozantă),
- Afecţiuni reumatismale articulare (tendinoze, tendomioze, tendoperiostoze, periartrită scapulo-humerală),
- Afecţini post-traumatice (redori articulare post-traumatice, stări după operaţii pe articulaţii, după fracturi, entorse, luxaţii),
- Afecţiuni neurologice periferice (pareze şi paralizii),
- Afecţiuni metabolice şi de nutriţie (forme uşoare de diabet, artropatii gutoase, hiperlipemii),
- Afecţiuni asociate (afecţiuni ginecologice, respiratorii, otorinolaringologice, afecţiuni ale tubului digestiv, afecţiuni dermatologice şi cardiovasculare, boli profesionale).
- Terapii antistress şi regeneratoare ale organismului uman, cure de slăbire.

**Istoria.** Urme de locuire descoperite în proximitatea actualului oraş datează încă din paleolitic. Mărturiile arheologice din Peştera Hoţilor şi din împrejurimile acesteia atestă o locuire continuă, confirmată şi prin descoperirile din perioada dacică. Efectul curativ al apelor termale şi puternic mineralizate, ale căror acţiune terapeutică este îmbunătăţită de existenţa unei uşoare radioactivităţi naturale a fost apreciat atât de către dacii autohtoni cât şi de romani.

Staţiunea a fost fondată în anul 153 d.Hr. prin discursul lui M. Sedatius Severianus, ales în funcţia de consul la Roma, iar în cei aproape 165 ani de stăpânire romană ajunsese să fie cunoscută în întregul Imperiu Roman. Romanii au introdus cultul balnear, preluat de la greci, pe care apoi l-au dezvoltat. Altarele sculptate în piatră amintesc faptul că aici au venit vârfuri ale aristocraţiei romane. S-au clădit termele lui Hercules, unele dintre puţinele terme romane care s-au păstrat până astăzi.

Numărul mare al descoperirilor arheologice din perioada romană (temple, băi, monumente, apeducte, statui, tabule votive), atestă importanţa şi atenţia de care se bucura atunci staţiunea. Au fost descoperite şase statui închinate lui Hercule, prezentându-l în diferite ipostaze. Una dintre acestea se află sculptată direct în stâncă în aripa sudică din Băile Romane de la Hotelul Roman, iar o copie a altei statui romane a fost turnată în bronz în 1847 şi aşezată în centrul staţiunii, devenind cu timpul simbolul acesteia.

La început, apa termală era folosită la spălatul pe mâini, faţă şi picioare, după care s-a introdus cu timpul obiceiul spălatului pe tot corpul într-o încăpere situată lângă bucatărie, numită *lovatrină*, precursoarea băilor de astăzi.

După aproape două secole de strălucire, Termele Romane din Valea Cernei, ca de altfel toate oraşele Daciei Romane au cunoscut un declin accentuat datorită migraţiei popoarelor. Modul de utilizare al izvoarelor termale s-a perpetuat însă peste secole, din generaţie în generaţie.

Perioada de glorie din timpul stăpânirii romane avea să fie reînviată începând din secolul al XVIII-lea, după Pacea de la Passarovitz (1718), când turcii au fost alungaţi din Banat, staţiunea intrând sub stăpânire austriacă. Împăratul austro-ungar Carol al VI-lea îl numeşte guvernator general al Banatului pe generalul Claudius Forimund Mercy (1722-1733) care a cantonat permanent la Herculane două regimente de cavalerie pentru a păzi graniţa de eventualele atacuri otomane. Tot el a fost cel care a înştiinţat guvernul austriac de existenţa aici a unor băi şi a termelor romane, iniţiind totodată şi primele amenajări turistice.

Cu toate acestea, la începutul războiului ruso-otomano-austriac (1735-1739), staţiunea a fost aproape complet distrusă de turci. O epidemie de ciumă şi o invazie de lăcuste au amplificat urmările dezastruoase ale războiului. Pacea de la Belgrad, consfinţea Cerna drept frontieră dintre Austria şi Ţara Românească, Oltenia revenind Ţării Româneşti după 21 de protectorat habsburgic. Turcii au făcut o primă încercare de canalizare a râului, pentru a proteja mai bine zona de graniţă, însă lucrările au eşuat datorită unei viituri.

Refacerea staţiunii este legată de numele generalului Andreas Hamilton, guvernator al Banatului din partea împăratului Carol al VI-lea, care reclădeşte băile, canalizează cursul Cernei şi menţionează existenţa termelor lui Hercules, Higeea şi Esculap.

Din 1736 începe reconstrucţia şi modernizarea băilor, a căilor de acces, în 1764 staţiunea având deja birt, casă de oaspeţi, capelă, grajduri, băiţe mici şi 2 cabinete (unul civil, altul militar). După 1801, odată cu trecerea staţiunii în administrarea Regimentului 13 românesc, încep să se facă construcţii durabile, ce poartă amprenta stilului baroc austriac care în cea mai mare parte pot fi admirate şi astăzi, deşi puternic degradate şi care formează nucleul vechi al staţiunii, în jurul Pieţii Hercules (Figura 43). În 1808 se construieşte drumul care urmează malul stâng al Cernei, de la podul peste Cerna la staţiune.

Staţiunea, care până în 1817 se numea Băile Hebadiei, primeşte acum un nou nume – *Băile Herculane* (*Hercules Bad*) şi este vizitată din ce în ce mai des de mari personalităţi, între care împăraţii Iosif al II-lea, Francisc I şi împărăteasa Carolina, Franz Iosef şi împărăteasa Elisabeta de Wittelsbach. Patrimoniul arhitectural al oraşului se îmbogăţeşte rând pe rând cu fântâna arteziană din centrul staţiunii (1826), iar în 1837 se realizează primul pod metalic în arc din Europa, situat chiar la intrarea în staţiune.

Cu toate acestea, o serie de calamităţi naturale afectează oraşul în această perioadă, punându-şi amprenta asupra dezvoltării sale: pe 23 ianuarie 1838 are loc un puternic cutremur care distruge multe case, inclusiv biserica românească, în 1840 au loc puternice inundaţii provocate de revărsarea Mehadiei, urmate un an mai târziu de o secetă cumplită, oamenii fiind nevoiţi să aducă apă tocmai de la Dunăre.

În 1852, staţiunea a fost vizitată de către împăratul Franz Josef care a descris-o ca fiind „cea mai frumoasă staţiune din Europa". Laudele sale şi-au arătat imediat roadele, după numai un an Băile Herculane devenind una dintre cele mai scumpe staţiuni din Europa.

Diversificarea funcţiei de agrement s-a realizat prin inaugurarea în 1865 a Complexului Cazino, pe a cărei clădire poate fi citită încă inscripţia *Saluti et laetitiae* („Sănătate şi bucurii"). Spre sfârşitul secolului al XIX-lea, sub administraţia macedoromânului Carol Tatarzi, Băile Herculane devine o staţiune foarte cunoscută. Complexul Cazino şi Băile Imperiale Austriece au fost construie după proiectele arhitectului curţii imperiale din Viena, Wilhelm Doderer, cel care a proiectat şi prima variantă a Castelului Peleş, precum şi clădirile Arsenalului şi ale Marelui Stat Major de la Viena. În anul 1872 s-a ţinut la Băile Herculane un Congres al medicilor şi naturaliştilor din Ungaria. Între 1880-1882 este construită Vila Elisabeta, ca locuinţă personală a administratorului de atunci al staţiunii, Carol Tatarazi. În 1887 în ea a locuit, timp de şase săptămâni, împărăteasa Elisabeta de Wittelsbach.

În acea perioadă, dar şi în deceniile care au urmat, prin staţiune au trecut, în vizită sau pentru tratament, personalităţi precum Nicolae Bălcescu sau scriitori ca Vasile Alecsandri, George Coşbuc, Ioan Slavici, Nicolae Iorga, Mihail Sadoveanu, Lucian Blaga, Liviu Rebreanu, Mihail Kogălniceanu, Alexandru Petofi etc., care inspiraţi de frumuseţea locurilor şi de legendele de pe aceste meleaguri au dedicat minunate rânduri staţiunii, contribuind astfel la creşterea renumelui său.

Figura 43 (a – e).
Vechile pavilioane balneare de la Băile Herculane aflate în prezent într-o stare avansată de degradare.
(foto : Radu Săgeată, august 2008)

Un important rol în dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare a staţiunii l-a avut inaugurarea uzinei electrice (1893), urmată de deschiderea Canalului de navigaţie din Cazanele Dunării (1896), navele fluviale fiind tractate în amonte cu ajutorul locomotivelor cu abur.

Crearea statului naţional unitar român în 1918 a marcat o nouă etapă în dezvoltarea staţiunii, care intră sub administraţie românească. Au fost puse baze noi pentru menţinerea reputaţiei acesteia, staţiunea căpătând un caracter permanent. Tot în acea perioadă (1922) au fost puse bazele actualului muzeu Nicolae Cena. Din anul 1926, în urma unui cutremur, se începe modernizarea băilor Apollo, Hebe şi se repune în circuitul balnear baia Venera. În anul 1935 se înfiinţează Laboratorul de Balneologie şi Institutul de Fizioterapie, dotat cu aparate de fizioterapie, se introduce cura de teren şi se amenajează potecile turistice montane.

**Evoluţia infrastructurii de cazare. Turismul social.** Instaurarea regimului politic comunist a marcat însă un moment de cotitură în dezvoltarea staţiunii. Imaginea simbolică a Herculanelor pentru reprezentanţii „puterii populare" era de staţiune burgheză, decadentă, motiv pentru care nu numai că nu s-a mai investit în dezvoltarea sa, dar a fost distrusă şi o mare parte a infrastructurii deja existente, care ar fi putut aminti de „luxul burghezo-moşieresc" şi de „influenţa nesănătoasă" a trecutei orânduiri sociale. In acest context, timp de câteva decenii, întreaga staţiune a fost lăsată în paragină, mărirea capacităţii realizându-se nu prin noi investiţii, ci prin supracazare.

Vechile şi elegantele stabilimente balneare (care datau deja de peste un secol şi jumătate) au fost transformate în dormitoare comune, în multe cazuri cu paturi suprapuse pentru a găzdui cât mai multe persoane, pe motiv că muncitorii şi ţăranii cooperatori care ajungeau aici pentru a-şi reface sănătatea, nu aveau nevoie de lux. Dacă înainte de anul 1945 pavilioanele balneare puteau găzdui, în condiţii de confort sporit, doar câteva sute de persoane într-o singură serie de tratament, transformarea şi aducerea la „standarde proletare" a întregii staţiuni i-a triplat capacitatea de cazare, astfel încât putea să primească peste 1 760 de turişti pe serie. In „pavilioanele vechi" existau doar 340 de locuri confort I, 750 de locuri confort II şi 670 de locuri confort III, mult mai apropiat de pretenţiile locative ale „turiştilor proletari". In aceste condiţii, infrastructura de cazare a înregistrat o degradare rapidă. Neobişnuiţi să calce pe un parchet fin sau pe covoare de cea mai bună calitate şi să folosească de mobilierul luxos, noii „turişti" au preferat să le distrugă. Doar hotelul *Cerna*, construit în anul 1936, a funcţionat în aceleaşi condiţii, timp de aproape două decenii, între 1947 şi 1968.

Schimbarea politică intervenită în anul 1968 şi concretizată printr-o relativă distanţare a Bucureştiului faţă de Moscova, în condiţiile refuzului României de a participa la invadarea Cehoslovaciei de către ţările „frăţeşti", a adus o perioadă de relativă deschidere a României în faţa străinătăţii. Incepând cu acea perioadă în România au început să reapară străinii, fapt ce a readus în atenţie problema turismului internaţional, autorităţile începând să conştientizeze importanţa turismului internaţional ca sursă importantă şi constantă de valută. Acest trend politic s-a concretizat la Herculane prin construirea, în aproape două decenii, a 6 hoteluri moderne, fiecare cu bază proprie de tratament, prin care infrastructura de cazare a fost mărită cu aproape 3 000 de locuri. Şi aceste hoteluri prezintă în prezent un avansat grad de uzură, fiind clasate în prezent la 2 stele (Tabelul 18).

Tabelul 18. Evoluţia infrastructurii de cazare la Băile Herculane între 1968 şi 1984.

| Hotelul | Anul construcţiei | Număr de locuri |
|---|---|---|
| Hercules | 1968 | 500 |
| Domogled | 1973 | 270 |
| Roman | 1975 | 300 |
| Afrodita | 1979 | 400 |
| Dacia | 1982 | 1 070 |
| Minerva | 1984 | 400 |
| *Locuri în hoteluri noi* | | *2 970* |
| *Locuri în vechile pavilioane* | | *1 760* |

Cu toate acestea, principala forţă motrice a dezvoltării staţiunii a constitut-o turismul social. In perioada de sezon turistic, cele 4 730 de locuri de cazare din staţiune erau sută la sută ocupate de turişti români. Acestora li se adăugau circa 3 300 de locuri de cazare la particulari. In perioada de glorie a

Herculanelor (anii ’70 şi începutul anilor ’80 ai secolului trecut), orice salariat îşi putea permite să/şi petreacă concediul aici, fie că venea cu bilet de la sindicat, fie că venea pe banii lui, prin ONT (o zi de cazare costa 37 lei, iar cele trei mese încă 45 lei). Astăzi, un salariu mediu acoperă doar 5 zile de sejur în staţiune.

Figura 44 (a – c). Infrastructură de cazare construită între 1968 şi 1984.
(hotelurile Afrodita, Minerva, Dacia) (foto : Radu Săgeată, august 2008)

In extrasezon însă, gradul de ocupare era mai redus, variind între 80 şi 85%, iar atunci majoritatea turiştilor erau străini. Cei mai mulţi proveneau din statele Europei occidentale, în special din Germania, Finlanda, Israel, Franţa şi Italia, cărora li se adăugau cei din Polonia, Cehia şi Ungaria. Intre 1974 şi 1980 veneau în Băile Herculane circa 7 000 – 8 000 turişti străini pe an.

Declinul general al activităţilor turistice de după 1990 s-a reflectat şi asupra turismului de la Băile Herculane. Pentru o mai bună gestionare, infrastructura de cazare a fost împărţită în mod inegal în patru societăţi comerciale: SC Hercules SA, provenită din fosta Intreprindere balneară şi de turism Băile Herculane, care deţine majoritatea activelor hoteliere, SC SIND România, care deţine hotelurile Dacia şi Domogled, SC Grand Hotel, cu hotelul Minerva şi firma privată Cerna, care deţine hotelul cu acelaşi nume. Acesora li se adaugă 12 pensiuni şi minihoteluri particulare, unele dintre acestea, de două, trei sau chiar patru stele, construite în ultimii ani (Figura 45).

Figura 45 (a – c). Dotări turistice construite la Băile Herculane după 1990.
(foto : Radu Săgeată, august 2008)

Tabelul 19. Infrastructura de cazare la Băile Herculane.

| Tipul de unitate de cazare | C a t e g o r i a | | | | Campinguri |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 stele | 4 stele | 3 stele | 2 stele | |
| | Număr de unităţi | | | | |
| Hoteluri | 0 | 1 | 8 | 10 | 1 |
| Pensiuni | 1 | 1 | 15 | 6 | |
| Vile şi case de odihnă | 0 | 0 | 6 | 18 | |

Sursa : http://www.baileherculane.ro

Tabelul 20. Preţuri de cazare la Băile Herculane (2009)

| Tipul de unitate de cazare | Categoria de confort | Preţuri (€/noapte) | Locaţia | Facilităţi |
|---|---|---|---|---|
| Hoteluri | 4 stele | 35 - 84 | Centrul vechi | Bază de tratament |
| | 3 stele | 23 - 42 | Centală (parcul Vicol) | Restaurant |
| | | 16 - 35 | | Piscină termală |
| | | 28 – 46,5 | | Bază de tratament |
| | | 19 - 28 | Pecinişca | - |
| | 2 stele | 19 - 26 | Centrală (parcul Vicol) | Bază de tratament |
| Pensiuni | 3 stele | 23 – 32,5 | Centrală (parcul Vicol) | Bază de tratament |
| | | 19 - 28 | | Piscină |
| | | 12 - 22 | | Restaurant |
| | | 12 - 30 | Pecinişca | Restaurant |
| | | 14 - 20 | | - |
| | | 19 - 23 | Gării | Restaurant |
| | 2 stele | 37 – 46,5 | Zăvoi | Piscină termală |
| | | 14 - 20 | Pecinişca | - |
| Vile | 3 stele | 37 - 42 | Centrală (parc Vicol) | Piscină termală |
| | | 23 - 28 | Zăvoi | Restaurant |
| | | 16 – 18,6 | Pecinişca | - |
| Moteluri | 3 stele | 19 – 32,5 | Valea Cernei | Restaurant |
| Apartamente în regim hotelier | Garsonieră | 14 - 20 | Centrală (parc Vicol) | - |
| | 3 camere | 15 - 20 | Pecinişca | - |
| | Casă | 14 - 20 | Pecinişca | - |
| | Vilă (3 stele) | 19 - 23 | Gării | - |
| | Vilă | 21 - 27 | Pecinişca | Piscină, Spa |

Date prelucrate după www.baile-herculane.com/index.php
Preţuri calculate la paritatea 1 € = 4,3 lei.

In contrast cu gradul avansat de deteriorare al vechilor pavilioane balneare, noile spaţii de cazare se caracterizează prin originalitate şi grad ridicat de confort, având integrate baze proprii de tratament sau ştranduri termale (în incinta hotelului Sara, de exemplu), contribuind astfel la ridicarea standardului general de confort al staţiunii.

Dacă înainte de 1990 staţiunea putea găzdui simultan circa 8 000 de turişti, astăzi capacitatea sa a crescut la peste 10 000 de locuri, mai mult decât populaţia stabilă a oraşului care se situează la circa 6 400 de locuitori. Cel mai mare hotel continuă să rămână Dacia, de 2 stele, inaugurat în 1982 cu 1 070 locuri de cazare, situat în zona parcului Vicol ce dispune de acces la baza de tratament.

Staţiunea este supra-aglomerată: 1 500 de lucrători în turism susţin peste 150 000 de turişti care vin anual în staţiune. Rata şomajului în oraş este de 6,3%, iar încasările din turism aduc circa 30% din bugetul total al primăriei.

Turiştii străini reprezintă în ultimii ani 10% dintre clienţii staţiunii, ceea ce continuă să situeze staţiunea pe orbita turismului social. Aceştia provin cu precădere din Italia, Franţa, Germania, Finlanda, Belgia, Olanda şi Suedia.

Relativa revigorare a activităţilor turistice din ultimii ani este însă puternic umbrită de aspectul deplorabil al multor clădiri declarate patrimoniu istoric: vechile pavilioane balneare, unele părăsite şi devastate, gara, hotelurile Decebal şi Traian, clădiri pentru care se impun măsuri ferme şi imediate de conservare. Doar în cazul Vilei Elisabeta, edificiu-monument ce adăposteşte în prezent sediul Casei de Cultură şi al Bibliotecii orăşeneşti „Nicolae Soica de Haţeg" există perspective concrete în acest sens, construcţia fiind câştigătoarea unui program de refinanţare iniţiat de Televiziunea Română.

**Infrastructura de tratament** cuprinde baze de tratament de mare capacitate în incinta hotelurilor Roman, Diana, Afrodita şi Minerva la care s-au adăugat, după 1990, instalaţii moderne de tratament spa, multe cu circuit închis, asociate unor hoteluri şi pensiuni de categorie superioară. Acestea se bazează în principal pe instalaţii pentru băi cu ape minerale termale sulfuroase şi cu ape minerale termale cloro-sodice atât în vane cât şi în bazine, cu posibilităţi de kinetoterapie, la care se adaugă buvete pentru cura internă cu ape minerale, bazine cu ape minerale termale în aer liber, instalaţii de aerosoli şi inhalaţii cu ape minerale, instalaţii pentru electro- şi hidroterapie, săli de gimnastică medicală, saună.

Procedurile de tratament se bazează pe băi cu apă termală şi termominerală, hidroterapie şi electroterapie, masaj, recuperare funcţională, cultură fizică medicală, acupunctură. Baia imperială romană din incinta hotelului Roman oferă pachete turistice spa (90 min., 15 €/pers.) ce includ masaj corporal, baie termosalină sau termosulfuroasă, ceai sudorific şi sudaţie. Proceduri similare sunt incluse şi în pachetele spa oferite de Baia imperială austriacă (60 min., 15 USD/pers.).

Clinica Ana Aslan, situată tot în incinta hotelului Roman oferă pachete de cură geriatrică (12 zile: 270 USD/pers.; 18 zile: 306 USD/pers., cu posibilităţi de reducere pentru grupuri de peste 4 persoane) şi cosmetică geriatrică (la preţuri variind între 94 USD/pers.: 6 tratamente şi 160 USD/pers.: 12 tratamente).

La acestea se adaugă pachete spa specializate pentru cură de slăbire cu durate de 6, 12 sau 18 zile (41,9 USD/zi/pers. – pentru curele de 12 şi 18 zile se oferă discount de 10%, respectiv 20%), terapie cu ouă de prepeliţă (antistress, regenerator al ţesuturilor) (12 zile, 125 USD/pers.), acupunctură (60 min., 9 USD/pers.) precum şi servicii welness, fitness şi de agrement (masaj corporal, peeling corporal cu nisip de râu, saună, jacuzzi, piscină cu apă termală, tratament cosmetic (clasic şi geriatric), aromaterapie şi program anticelulitic, aplicaţii cu argilă naturală, presopunctură, reflexoterapie etc.

Infrastructura de gaz metan lipseşte datorită costurilor ridicate pe care le-ar presupune construirea unei conducte de la Caransebeş, iar mulţi dintre locuitori au fost nevoiţi să renunţe şi la alimentarea cu apă caldă, tot datorită costurilor mari. Cu toate acestea, noile baze de tratament dispun de instalaţii moderne, fapt ce contribuie la atragerea unui număr important de turişti. Principala problemă cu care se confruntă cei care investesc în bazele de tratament o constituie faptul că apa caldă sulfurată este foarte corozivă, din care cauză băile şi izvoarele trebuie schimbate la fiecare trei ani.

Dotările de agrement, dezvoltate cu precădere după 1990, cuprind 30 restaurante, 40 baruri, 2 discoteci, 18 terase de vară, 7 cluburi de noapte şi 4 ştranduri termale în aer liber (www.carpaţi-valea-cernei.com), cel mai reprezentativ fiind Ştrandul termal „7 izvoare calde" situat într-un cadru natural deosebit de atrăgător.

**Complementaritatea formelor de turism la Băile Herculane.**

*Turismul montan* reprezintă principala formă de turism complementar la Băile Herculane.

Situată într-un cadru natural deosebit de pitoresc, la poalele muntelui Domogled, între Munţii Mehedinţi şi Munţii Cernei, staţiunea reprezintă punctul de pornire pentru numeroase trasee turistice montane, între care:

- Piaţa Hercule – Hotel Roman – Cascada Cernei – ştrandul „7 izvoare calde" (2 – 3 ore),
- Fabrica de var – Valea Prolaz – Cheile Feregari – Creasta (4 ore),
- Hotel Cerna – Crucea Albă – Valea Jelaru – Poiana Muşuroane (5 ore),
- Hotel Cerna – Crucea Albă – Grota lui Şerban – Vârful Domogled (8 ore),
- Piaţa Hercule – Crucea Ghizelei – Cascada Cociu,
- Baia Diana – Izvorul Munc – Vârful Ciorici (2 – 3 ore),
- Ştrandul „7 izvoare calde" – Piatra Băniţei – Culmea Bolvaşniţei.

Turismul montan de drumeţie poate fi asociat cu alpinism, speologie, înot, rafting, caiac, cicloturism, orientare turistică. Râul Cerna oferă posibilităţi de agrement, plajă, înot, pescuit. De asemenea, turiştii pot beneficia de croaziere pe Dunăre în zona Cazanelor (cu plecare din portul Orşova).

În imediata vecinătate a staţiunii se află *Parcul Naţional Domogled - Valea Cernei*, cu o suprafaţă de 61 211 ha (din care 71,35% pădure), ce cuprinde o mare diversitate a tipurilor de peisaje (abrupturi calcaroase cu pin negru de Banat, canioane cu pâraie cu debit puternic fluctuant, vârfuri calcaroase cu vegetaţie submediteraneană, păduri întinse de fag de vârste mari, goluri alpine cu jnepeniş, lacuri de acumulare montane, chei şi prăpăstii calcaroase, cătune izolate în munte, pajişti subalpine cu lapiezuri), peşteri termale unice în România, izvoare termominerale, endemisme şi raritãţi de floră şi faună etc. Parcul a fost înfiinţat în 1990, însă primele măsuri de conservare a biodiversităţii în acest perimetru datează din 1932 când s-a înfiinţat, la propunerea Academiei Române, Rezervaţia floristică şi peisagistică Muntele Domogled, pe o suprafaţă de 900 ha (Tabelul 21).

Tabelul 21. Parcul Naţional Domogled – Valea Cernei

| Altitudini | Formaţiuni calcaroase | Peşteri | Specii floristice (1110 specii de plante superioare, 66 rare) | Specii faunistice |
|---|---|---|---|---|
| - *Ms. Godeanu* : o culme nordică (peste 2000 m) şi una sudică (1400-1200 m)<br>- *M-ţii. Cernei*: 1500-1800 m<br>- *M-ţii. Mehedinţi*:<br>- 1200-1000 m<br>- *Ms. Domogled:* 1000-1100 m | - Culmi calcaroase<br>- Câmpuri de lapiezuri<br>- Doline, polii<br>- Chei înguste<br>- Văi seci<br>- Depresiuni<br>- Cascade<br>- Ponoare<br>- Peşteri | - Peştera lui Adam<br>- Grota cu aburi<br>- Peştera de la Ponorul Pecinişcăi<br>- Peştera Ion Bârzoni (depuneri de cruste şi speleo-teme din gips) | - Pinus Nigra Banatica<br>- Vicia truncatula<br>- Tragopogon balcanicus<br>- Cerastium<br>- Lamium bithynicum<br>- Linum uninerve<br>- Primula aurica ssp. serratifolia<br>- Hypericum rochelii<br>- Dianthus giganteus<br>- Aristolochia pallida<br>- Seseli rigidum | - *Lepidoptere*: 1463 specii (Lampronia aeripenella, Brevantenia banatica, Eupithecia domogledana, Melicta athalia mehadiensis)<br>- *Nevetebrate rare* (enchitreide, colembole, nematode, lumbricide)<br>- *Păsări sălbatice rare* (Apus melba, Coracius garrulus, Cinclus cinclus, Oenanthe hispanica, Emberiza citrinella)<br>- Reptile (Vipera ammodytes, Testudo hermanni)<br>- *Amfibieni*<br>- *Mamifere superioare* (Ursus arctos, Lynx lynx) |

Sursa : http://www.domogled-cerna.ro/fauna.htm

*Turismul cultural şi istoric* se bazează pe:

- *monumentele arheologice şi istorice*: băile romane cu basorelieful lui Hercules, pe malul Cernei, la circa 400 m mai sus de Biserica romano-catolică, resturile apeductului roman şi ale băilor romane, galeria tabulelor votive de pe podul peste Cerna.
- *monumentele arhitectonice*, ce dau renume staţiunii şi care impun măsuri grabnice de restaurare şi conservare: complexul balnear din secolele XVIII-XIX (Baia Horia, Pavilionul cu băile Crişan, Podul cel mare de peste Cerna), gara CFR Băile Herculane (construită de austrieci, 1910), bisericile catolică şi ortodoxă, Basorelieful lui Hercules de pe malul Cernei, Bustul generalului Dr. Vicol din faţa parcului, Chioşcul Apollo, Izvorul de apă plată, amenajat de austrieci prin săparea unui tunel până în peretele Crucea Albă din Domogled etc.

Întregul front de clădiri cuprins între Biserica romano-catolică, Piaţa Hercules, Biserica ortodoxă şi Parcul Central, pe ambele maluri ale Cernei, şi podurile din această zonă constituie *Rezervaţie de Arhitectură UNESCO*.

- *festivaluri* organizate periodic, care tind să devină brenduri ale staţiunii: Festivalul Parcului Naţional Valea Cernei (în luna iunie) şi Festivalul berii (în luna septembrie) şi manifestări cultural-folclorice (organizate în timpul sezonului turistic de vară, la care participă artişti din România, Serbia, Ungaria, Bulgaria, Polonia etc).
- *Muzeul Nicolae Cena,* ale cărui prime colecţii datează din 1922, cu obiecte şi relicve din perioada romană, descoperite în împrejurimile staţiunii.

*Turismul pentru congrese şi reuniuni ştiinţifice* este încă insuficient dezvoltat în staţiune, deşi potenţialul natural, localizarea şi, într-o mai mică măsură infrastructura, recomandă staţiunea şi în acest sens. Reabilitarea centrului istoric ar constitui un serios avantaj pentru revitalizarea acestui tip de turism şi în general a turismului în staţiune.

## 3. Evoluţia funcţională şi cumulările de funcţii

Evoluţia urbană presupune o continuă adaptare a oraşului la mediul înconjurător. Unele oraşe îşi pierd funcţia care le-a generat şi le-a consacrat şi decad sau chiar dispar; este cazul a foarte multe oraşe antice (*Troia*, *Sparta*, *Persepolis*, *Micene*, *Babylon*, *Teba*, *Efes*, *Histria* etc.) dar şi medievale. Decăderea funcţiei comerciale a atras pierderea statutului urban pentru o serie de localităţi mai ales din Moldova (*Târgu Trotuş*, *Sascut*, *Vama*, *Cotnari*, *Ştefăneşti*, *Piscu*), dar şi din Muntenia (*Giurgeni*, *Bucov*, *Gherghiţa*, *Filipeşti*), Oltenia (*Pleniţa*, *Tismana*) sau Transilvania (*Crasna*, *Cojocna*) (vezi Fig. 16).

Pierderea funcţiei politico-administrative a generat un efect similar. Dispariţia sau revenirea în categoria aşezărilor rurale a unor vechi capitale (*Sarmizegetusa*, *Baia*, pentru a lua doar două exemple de pe teritoriul României), confirmă acest fapt. *Kragujevac*, fosta capitală a Serbiei, a devenit în urma pierderii funcţiei politico-administrative, un mic centru agricol, până la recenta sa reînviorare generată de funcţia industrială[104].

Unele oraşe miniere sau petroliere au decăzut ca urmare a epuizării resurselor care le-au generat, după cum unele oraşe porturi au aceeaşi soartă datorită colmatării golfurilor în care s-au dezvoltat. Închiderea minei de uraniu de la Nucet concomitent cu declinul exploatărilor de marmură şi calcare din Apuseni s-au reflectat asupra oraşelor *Nucet* şi *Vaşcău* prin scăderi dramatice de populaţie. Exemple tipice sunt oraşele miniere din California sau Australia, unele oraşe petrolifere din Texas etc. De cealaltă parte, porturi înfloritoare odinioară, dar care au ajuns să se împotmolească, îşi pierd funcţia comercială şi decad: *Aigues-Mortes*, *Le Crotoy*, *Ravenna* (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 194).

Industria este un factor urbigen atunci când este susţinută prin resurse endogene sau prin politici de dezvoltare viabile, dar şi un factor de destructurare urbană atunci când factorii care au generat-o şi au susţinut-o, dispar. Numeroase oraşe dezvoltate hipertrofic în perioada economiei centralizate, confirmă acest fapt. *Călăraşi* a fost un oraş dinamic, care atrăgea fluxuri de populaţie din mediul rural atâta vreme cât se

[104] Popović, Miroslav (1955), *Kragujevac et sa région économique*, Beograd, citat de Beaujeu-Garnier şi Chabot, p. 195.

construia combinatul siderurgic; în acest caz, funcţia administrativă (statutul de reşedinţă de judeţ) a atras funcţia industrială prin decizia politică de amplasare a unei unităţi industriale a cărei profil nu avea nimic în comun cu vocaţia agricolă, tradiţională a regiunii; caracterul artificial al relaţiilor dintre oraş şi mediul său înconjurător şi-a spus cuvântul după 1989 odată cu destructurarea relaţiilor inter-industriale gândite prin politica de dezvoltare centralistă şi care au atras declinul unităţii siderurgice şi a oraşului în ansamblu. *Victoria*, oraş construit pe loc gol începând din 1948 şi-a datorat dezvoltarea combinatului chimic[105], având la început funcţie de oraş-dormitor, fapt consfinţit şi prin primele sale denumiri: *Ucea Fabricii*, *Ucea-Roşie*, *Ucea-Colonie*[106]. Industrializarea s-a reflectat în dinamica demografică: 2 762 loc. în 1956, 6 717 în 1966, 8 209 în 1977, atingând un maxim în 2002 (10 247 loc.), după care populaţia a început să scadă pe fondul dezindustrializării şi al emigrărilor masive în străinătate.

Oraşele miniere, mai cu seamă cele din Depresiunea Petroşani (*Petroşani*, *Lupeni*, *Vulcan*, *Petrila*, *Uricani* şi *Aninoasa*) sau cele din Bazinul Olteniei (*Motru* şi *Rovinari*) sunt alte exemple tipice în acest sens.

*Motru* este un produs al explotărilor de lignit de la Ploştina, Horăşti, Leurda, Roşiuţa şi Lupoaia, fiind organizat ca oraş prin Decret al Consiliului de Stat la 24 mai 1966[107]. Mina *Leurda* şi-a încetat activitatea în 1998 ca urmare a epuizării rezervelor şi a indicatorilor tehnico-economici scăzuţi, fiind în prezent dezafectată, iar cea de la *Horăşti* a fost închisă la sfârşitul anului 2002 ca urmare a pierderilor înregistrate în activităţile de exploatare. Aceste evoluţii s-au reflectat şi în dinamica demografică a oraşului care a înregistrat în intervalul 1992-2008 o pierdere de aproape 3 700 locuitori, în special datorită emigrărilor în străinătate. Similar, oraşul *Rovinari*, înfiinţat prin Decret prezidenţial la 9 decembrie 1981 a înregistrat numai în intervalul 1992-2002 ca urmare a declinului activităţilor miniere, o pierdere de 826 locuitori[108].

În alte situaţii, pe măsura dezvoltării oraşului, pe lângă funcţia iniţială, embrionară, apar şi alte funcţii urbane care ajung să o întreacă ca importanţă pe cea iniţială. Se realizează cumulul de funcţii şi apariţia funcţiilor *mixte*: agro-industrială, industrială şi de servicii etc. sau a celor *complexe*, funcţii ce caracterizează practic toate oraşele mari.

Industria atrage cu sine dezvoltarea sectorului terţiar, care grefată peste funcţia iniţială a oraşului (militară sau comercială) conduce pe de o parte la *diversificarea*

---

[105] Combinatul Chimic Victoria a început să producă din 1937, iar după Război a devenit o întreprindere mixtă româno-sovietică, purtând succesiv numele de SovromChim, apoi de Combinatul Chimic „I.V. Stalin", iar după destalinizare, de Combinatul Chimic Victoria. După 1990 a fost organizat în mai multe societăţi comerciale, iar în prezent activele considerate rentabile funcţionează ca o firmă privată cu capital american sub numele de SC Purolite S.A. (sursa: http://ro.wikipedia.org).

[106] Din 1954 poartă denumirea actuală.

[107] Rezervele de lignit din Valea Motrului au început să fie exploatate din 1960 prin deschiderea minelor *Horăşti*, *Leurda* şi *Ploştina*, apoi prin cea a minelor *Roşiuţa* şi *Motru-Vest*, iar din 1976 prin cariera *Lupoaia*.

[108] De la 13 335 la 12 509 locuitori.

*funcţională*, iar pe de altă parte la *reconversia funcţională* în sensul că importanţa unui oraş pentru zona înconjurătoare nu mai este dată de funcţia care l-a generat (deşi aceasta continuă să existe în multe situaţii), ci de funcţia/funcţiile pe care acesta le-a dobândit pe parcursul timpului. *Sibiul*, de exemplu, a apărut ca oraş fortificat, având o funcţie militară, de apărare (Cetatea Sibiului), apoi s-a dezvoltat ca centru comercial şi meşteşugăresc (a avut loc o diversificare funcţională), ulterior funcţia militară a dispărut iar cea comercială şi-a diminuat importanţa în favoarea funcţiei industriale (a avut loc o reconversie funcţională). Este situaţia majorităţii oraşelor mari. *Bucureşti* a apărut ca centru comercial, apoi meşteşugăresc şi industrial, însă investirea sa cu funcţie politico-administrativă (capitală) a contribuit esenţial la atragerea serviciilor şi la dezvoltarea celorlalte funcţii, conducând la detaşarea sa la nivelul sistemului urban naţional. În unele state, pentru a se evita fenomenul de hipertrofiere la vârful ierarhiei urbane ca urmare a cumulului de funcţii, a fost păstrat statutul de metropolă economică pentru principalul oraş, iar capitala politică a fost fixată într-un alt oraş mai mic. *Berna* este capitala politică a Elveţiei, iar *Zürich* este metropola sa economică, pentru a nu mai vorbi de modelul capitalelor descentralizate după model american (*Washington*, *Ottawa*, *Canberra*, *Islamabad*, *Akmola*, *Brasilia*, *Abuja*, *Yamoussoukro*, *Dodoma* etc.).

**Turismul industrial, ca alternativă de reconversie funcţională a unor centre industriale destructurate**

Vechea industrie urbană nu trebuie privită exclusiv ca o moştenire împovărătoare a unor vremuri trecute, ci şi ca o şansă economică şi culturală de a pune în valoare patrimoniul existent printr-o industrie redusă ca dimensiuni, dar modernizată şi înalt specializată, cu păstrarea monumentelor industriale ca resurse pentru un turism industrial integrat, promovat raţional. Aceasta constă în integrarea în oferta turistică a tuturor categoriilor de potenţial, privite nu ca pe o sumă de factori, ci ca domenii care se influenţează şi condiţionează reciproc (Figura 46).

Figura 46. Modele de valorificare a unor vechi spaţii industriale prin turism.

Mina Zollern 2/4 din Dortmund (Germania): a. administraţia, b. hala pentru plata salariilor, c. furnalul nr. 3 al uzinei din Henrichshütte (Germania).

Sursa: *Calea Fierului din Banat*, Friedrich Ebert Stiftung, Edit. InterGraf, Reşiţa, 2000, p. 129-133.

Ce poate fi atrăgător şi valorificabil turistic într-un spaţiu industrial ? Majoritatea vechilor centre industriale dispun de o cultură industrială specifică, rezultat fie al dezvoltării meşteşugurilor tradiţionale până la nivelul de mică industrie, fie al importului de tehnologie prin imigrări de populaţie venită în scopul exploatării industriale a unor resurse de materii prime. S-au dezvoltat astfel, încă din secolele XVII-XVIII, vechi stabilimente industriale - *Hunedoara*, *Reşiţa*, *Călan*, *Ferdinand-Werk* (*Oţelu Roşu*), *Nădrag* sau *Baia Mare - Baia Sprie - Cavnic*) care au reuşit să păstreze până astăzi vechi arhetipuri tehnologice, caracteristice culturii industriale vest-europene din acea perioadă. Iată câteva exemple:

- prima maşină cu abur din Transilvania (*Zlatna*, 1838);
- galerii de mină din epoca dacică şi din timpul stăpânirii romane, o instalaţie complexă de drenaj cu roţi suprapuse din perioada romană (*Roşia Montană*);
- şcoală de minerit (*Zlatna*, sec. XVII);
- ruinele unui castru roman, locuinţe ale minerilor, unelte de minerit din perioada romană (*Bucium*);
- furnal de la începutul secolului al XIX-lea (1806-1810) (*Govădia*, com. Ghelari);
- staţie de flotaţie a minereurilor neferoase (*Cavnic*, 1810);
- clădirea fostului sediul al Oficiului minelor (*Baia Sprie*, 1733);
- cuptoare înalte pentru topirea minereului de fier (*Bocşa*, *Luncani*, 1719), ale caror relicte mai există şi astăzi.

O a doua categorie o formează instalaţiile de tehnică populară: diguri şi stăvilare, instalaţii de morărit, pive etc.

Valorificarea profesională a acestor monumente culturale ar aduce o contribuţie la valorificarea şi interpretarea patrimoniului cultural industrial.

Mineritul, siderurgia şi prelucrarea metalelor, construcţiile de maşini şi construcţiile metalice în general, au parcurs toate fazele de evoluţie cunoscute: de la exploatările antice, geto-dace şi romane (*Roşia Montană*, *Zlatna*, *Rusca Montană*, *Baia Mare*, *Brad*), la faza manufacturieră din secolul al XVIII-lea, faza de industrializare din secolul al XIX-lea, până la hiperindustrializarea de gen socialist.

Noţiunea de „turism industrial" reflectă turismul generat de centrele de producţie industrială, fie că este vorba de „arheologie industrială", care reuneşte mărturiile istorice legate de industrializare, sau de turismul ce are la bază interesul specific al unor intreprinderi industriale de a prezenta unui public cât mai larg centrele de producţie şi produsele lor.

Turismul industrial este o componentă a turismului cultural, ce are în centrul atenţiei valorificarea vechilor tehnologii, a istoriei sociale a muncii, dar şi a arhitecturii unor vechi obiective industriale, amenajarea teritoriului prin prezervarea şi prin integrarea acestor obiective în potenţialul turistic şi cultural al zonei. Un astfel de exemplu îl poate constitui amenajarea complexă a spaţiilor industriale dezafectate ale *Combinatului siderurgic Hunedoara* în raport de situarea acestora în proximitatea centrului istoric al oraşului. Acest model de organizare a spaţiului se poate extinde şi pe baza elementelor de arheologie şi cultură industrială din alte vechi perimetre miniere şi industriale: *Rusca Montană*, *Brad*, *Valea Jiului*, *Baia Mare*, *Moldova Nouă – Anina* etc.

Un prin pas în direcţia revitalizării prin turism a spaţiilor industriale destructurate, îl constituie reutilizarea acestora prin crearea unei reţele de muzee industriale care să asigure o cât mai bună legătură între ramura industrială care a stat la baza dezvoltării comunităţilor locale, istoria socială a locurilor şi celelalte componente ale habitatului local. Astfel de muzee există deja în spaţii independente, la *Baia Mare*, *Roşia Montană*, *Abrud* şi *Zlatna*. Ele pot sta la baza constituirii unor centre de documentare privind evoluţia industrială şi tehnică a zonei, a unor centre de expoziţii tematice, ca puncte de pornire pentru o amenajare complexă a unor perimetre industriale dezafectate. Spaţiile rămase pot sta la dispoziţia unor utilizatori, de exemplu asociaţii, institute din industrie, cultură sau pot fi inchiriate unor societăţi comerciale de servicii.

Capitolul VII

# STRUCTURA INTERNĂ A INTRAVILANULUI. ZONELE FUNCŢIONALE URBANE

## 1. Consideraţii generale. Elementele componente ale oraşului

**1.1. Teritoriul administrativ urban** reprezintă întregul teritoriu supus administraţiei municipalităţii (primăriei) unui oraş.

În România, prin anexa Legii nr. 2/1968 sunt stabilite localităţile care au format noile oraşe, diferenţiindu-se în cadrul teritoriului administrativ al fiecărui oraş:

- *localităţi componente*, integrate în structura urbană, considerate a fi atins un nivel de dezvoltare economico-socială şi tehnico-edilitară care să le plaseze în rândul aşezărilor urbane şi,

- *sate aparţinătoare*, considerate a fi într-un rapid proces de urbanizare, datorită centrelor urbane aflate în imediata lor apropiere.

O analiză a poziţiei şi a potenţialului acestora, conduce însă la concluzia că unele sunt situate la distanţe foarte mari de nucleul urban, fără a dispune de legături directe cu acesta sau de dotări tehnico-edilitare şi de servicii comparabile cu cele din centrele urbane de tradiţie. Câteva exemple sunt evidente: *Păltiniş*, la 32 km de Sibiu, *Lacu Roşu* şi *Covacipeter* la 26 km, respectiv 25 km de Gheorgheni, *Pădurea Neagră* la 23 km de Aleşd, *Almăjel* la 20 km de Filiaşi, *Lotrioara* la 17 km de Tălmaciu, *Tohanu Nou* la 17 km de Zărneşti, *Boteşti* la 16 km de Zlatna etc.

În prezent, sistemului urban românesc îi sunt asociate din punct de vedere administrativ peste 700 aşezări umane, populaţia acestora fiind asimilată, în cele mai multe cazuri forţat, mediului urban. Teritorii administrative eterogene sunt caracteristice în general oraşelor mici şi mijlocii, care păstrează încă multe caracteristici rurale şi unde procesul de contopire şi integrare a ruralului prin periurbanizare se află încă în stadii incipiente. La nivel teritorial, cele mai fragmentate teritorii administrative sunt cele ale unor oraşe din Munţii Apuseni (*Câmpeni* – 22 localităţi componente, *Zlatna* – 18 sate aparţinătoare), regiune caracterizată printr-un grad mare de dispersie a aşezărilor umane. Astfel de oraşe, cu un teritoriu administrativ deosebit de fragmentat, nu ajung să concentreze în oraşul propriu-zis nici jumătate din numărul total de locuitori din perimetrul administrativ urban, ce serveşte ca bază de raportare statistică (*Câmpeni*, *Zlatna*, *Vaşcău*, *Piatra Olt*, *Târgu Lăpuş*, *Topliţa*, *Slănic Moldova*, *Panciu*, *Nehoiu*, *Baia de Aramă*, *Scorniceşti*, *Târgu Cărbuneşti*, *Horezu*, *Moldova Nouă*, *Ianca*, *Ocnele Mari* etc.). (Ianoş, Tălângă, 1994, p. 20). La polul opus, doar 80 (25 %) dintre oraşele României prezintă un teritoriu administrativ omogen, fără localităţi componente şi sate aparţinătoare, ceea ce înseamnă că raporul dintre populaţia nucleului urban propriu-zis şi

populaţia teritoriului administrativ, este unitar. În majoritatea cazurilor (61 % din totalul oraşelor incluse în această categorie) sunt oraşe mari, cu o evoluţie urbană îndelungată, fenomenul de concentrare fiind rezultatul unei înglobări masive, în timp, a satelor din jur în spaţiul urban propriu-zis (*Bucureşti*, *Timişoara*, *Arad*, *Iaşi*, *Cluj-Napoca*, *Galaţi*, *Brăila*, *Oradea*, *Ploieşti*, *Buzău, Bacău* etc.). Sunt situate în general în zone naturale caracterizate printr-un grad mai redus de fragmentare a reliefului (câmpie, culoare de vale, depresiuni), fapt ce a favorizat procesul de concentrare a populaţiei (*Giurgiu*, *Oltenița*, *Zimnicea*, *Turnu Măgurele*, *Câmpulung Moldovenesc*, *Valea lui Mihai*, *Salonta*, *Făgăraş*, *Gheorgheni*, *Bălan*, *Râmnicu Sărat*, *Urziceni* etc.). O analiză la nivel naţional a teritoriului administrativ urban evidenţiază faptul că majoritatea oraşelor prezintă o structură administrativă eterogenă, ponderea acestora fiind de 75 % din total (respectiv 240 oraşe) (Tabelul 22).

Tabelul 22. Structura teritoriilor administrative urbane din România (2008)

| **Judeţul** | **Oraşe cu structură eterogenă** | **Oraşe cu structură omogenă** |
|---|---|---|
| Alba | *Alba Iulia*, Abrud, *Aiud*, Baia de Arieş, *Blaj*, Câmpeni, Cugir, Ocna Mureş, *Sebeş*, Teiuş, Zlatna. | - |
| Arad | Chişineu-Criş, Curtici, Ineu, Lipova, Pâncota, Pecica, Sântana, Sebiş | *Arad*, Nădlac |
| Argeş | *Câmpulung*, Costeşti, *Curtea de Argeş*, Mioveni, Ştefăneşti, Topoloveni | *Piteşti* |
| Bacău | Buhuşi, Comăneşti, Dărmăneşti, *Moineşti*, *Oneşti*, Slănic-Moldova, Târgu Ocna | *Bacău* |
| Bihor | Aleşd, *Beiuş*, *Marghita*, Nucet, Săcuieni, Vaşcău | *Oradea*, *Salonta*, Ştei, Valea lui Mihai |
| Bistriţa-Năsăud | Beclean, *Bistriţa*, Năsăud, Sângeorz-Băi | - |
| Botoşani | Bucecea, Darabani, *Dorohoi*, Flămânzi, Săveni, Ştefăneşti | *Botoşani* |
| Braşov | Predeal, Rupea, Zărneşti | *Braşov*, *Codlea*, *Făgăraş*, Ghimbav, Râşnov, *Săcele*, Victoria |
| Brăila | Ianca, Însurăţei | *Brăila*, Făurei |
| Buzău | Nehoiu, Pătârlagele, Pogoanele | *Buzău*, *Râmnicu Sărat* |
| Caraş-Severin | Anina, Băile Herculane, *Caransebeş*, Moldova Nouă, Oraviţa, Oţelu Roşu, *Reşiţa* | Bocşa |
| Călăraşi | Budeşti, Fundulea, Lehliu-Gară | *Călăraşi*, *Oltenița* |
| Cluj | *Dej*, *Gherla*, Huedin | *Cluj-Napoca*, *Câmpia Turzii*, *Turda* |
| Constanţa | Basarabi, Băneasa, *Constanţa*, Eforie, Hârşova, *Mangalia*, *Medgidia*, Năvodari, Negru-Vodă, Ovidiu, Techirghiol | Cernavodă |
| Covasna | Baraolt, Covasna, Întorsura Buzăului, *Sfântu Gheorghe*, *Târgu Secuiesc* | - |
| Dâmboviţa | Fieni, Pucioasa, Răcari, *Târgovişte*, Titu | Găeşti, *Moreni* |
| Dolj | *Băileşti*, *Calafat*, *Craiova*, Dăbuleni, Filiaşi | Bechet, Şegarcea |
| Galaţi | Târgu Bujor | Bereşti, *Galaţi*, *Tecuci* |

| | | |
|---|---|---|
| Giurgiu | Bolintin-Vale, Mihăileşti | *Giurgiu* |
| Gorj | Bumbeşti-Jiu, *Motru*, Novaci, Rovinari, Tismana, *Târgu Jiu*, Târgu Cărbuneşti, Turceni | Ţicleni |
| Harghita | Băile Tuşnad, Cristuru Secuiesc, *Gheorgheni*, *Miercurea Ciuc*, *Topliţa*, Vlăhiţa | Bălan, Borsec, *Odorheiu Secuiesc* |
| Hunedoara | Aninoasa, *Brad*, Călan, *Deva*, Geoagiu, Haţeg, *Hunedoara*, Petrila, *Petroşani*, Simeria, Uricani, *Vulcan* | *Lupeni*, *Orăştie* |
| Ialomiţa | *Feteşti*, Fierbinţi-Târg, *Slobozia* | Amara, Căzăneşti, Ţăndărei, *Urziceni* |
| Iaşi | Hârlău, *Paşcani*, Podu Iloaiei | *Iaşi*, Târgu Frumos |
| Ilfov | Buftea, Chitila, Măgurele, Otopeni | Bragadiru, Pantelimon, Popeşti-Leordeni, Voluntari |
| Maramureş | *Baia Mare*, Baia Sprie, Borşa, Seini, *Sighetu Marmaţiei*, Şomcuta Mare, Tăuţii Măgherăuş, Târgu Lăpuş, Ulmeni, Vişeu de Sus | Cavnic, Dragomireşti, Săliştea de Sus |
| Mehedinţi | Baia de Aramă, *Drobeta-Turnu Severin*, Strehaia, Vânju Mare | *Orşova* |
| Mureş | Iernut, Luduş, Miercurea Nirajului, *Reghin*, Sângeorgiu de Pădure, Sărmaşu, *Sighişoara*, Sovata, *Târgu Mureş*, *Târnăveni*, Ungheni | - |
| Neamţ | Bicaz, *Piatra Neamţ*, Roznov, Târgu Neamţ | *Roman* |
| Olt | Balş, Corabia, Drăgăneşti-Olt, Piatra-Olt, Potcoava, Scorniceşti, *Slatina* | *Caracal* |
| Prahova | Băicoi, Boldeşti-Săeni, Breaza, Buşteni, Mizil, Comarnic, Slănic, Urlaţi | Azuga, *Câmpina*, *Ploieşti*, Plopeni, Sinaia, Vălenii de Munte |
| Satu Mare | Ardud, *Carei*, Livada, Negreşti-Oaş, *Satu Mare*, Tăşnad | - |
| Sălaj | Cehu Silvaniei, Jibou, Şimleu Silvaniei, *Zalău* | - |
| Sibiu | Agnita, Avrig, Cisnădie, Dumbrăveni, *Mediaş*, Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Sălişte, *Sibiu*, Tălmaciu | Copşa Mică |
| Suceava | Broşteni, Cajvana, Dolhasca, *Fălticeni*, Frasin, Gura Humorului, Liteni, Milişăuţi, Salcea, Siret, Solca, *Vatra Dornei*, Vicovu de Sus | *Câmpulung Moldovenesc*, *Rădăuţi*, *Suceava* |
| Teleorman | Videle | *Alexandria*, *Roşiori de Vede*, Zimnicea *Turnu Măgurele* |
| Timiş | Buziaş, Ciacova, Deta, Făget, Gătaia, *Lugoj*, Recaş | Jimbolia, Sânnicolau Mare, *Timişoara* |
| Tulcea | Isaccea, *Tulcea* | Babadag, Măcin, Sulina |
| Vaslui | Murgeni, Negreşti, *Vaslui* | *Bârlad*, *Huşi* |
| Vâlcea | Băile Govora, Băile Olăneşti, Băbeni, Bălceşti, Berbeşti, Brezoi, Călimăneşti, *Drăgăşani*, Horezu, Ocnele Mari, *Râmnicu Vâlcea* | - |
| Vrancea | *Adjud*, *Focşani*, Mărăşeşti, Odobeşti, Panciu | - |
| Bucureşti | - | *Bucureşti* |

Oraşele scrise aplecat au statut de municipiu. Informaţii prelucrate după *Monitorul Oficial al României*.

### 1.2. Perimetrul construibil. Zonele funcţionale urbane

*Perimetrul construibil* reprezintă linia convenţională închisă, în interiorul căreia sunt grupate toate categoriile de construcţii şi instalaţii: construcţii de locuit şi social-culturale, obiective industriale, construcţii agro-zootehnice, depozite, căi de comunicaţie şi transport, gări, autogări, obiective şi amenajări sportive, pieţe agroalimentare şi terenurile aferente categoriilor de construcţii de mai sus, atunci când acestea depind, din punct de vedere administrativ, de localitatea respectivă[109] (Erdeli et. al., 1999, p. 235).

Din punct de vedere al destinaţiei construcţiilor respective, perimetrul construit poate fi organizat într-o serie de areale denumite *zone funcţionale*. Acestea constituie un rezultat firesc al diversificării funcţiilor, proces ce a condus în timp la o „specializare" a spaţiului urban, ca rezultat al acţiunii factorilor naturali şi economico-sociali în diferitele etape ale dezvoltării urbane (Cucu, 1981, p. 216).

*Zona funcţională urbană* reprezintă o parte din teritoriul unui oraş / localităţi, având limite determinate, funcţiuni bine precizate şi condiţii reglementate de dezvoltare (Erdeli et al., 1999, p. 354). Funcţiile caracteristice unei zone din cadrul perimetrului construibil al unui oraş, pot fi de două feluri:

- *fundamentale* (de locuit, de producţie) şi,
- *complementare* (de circulaţie şi transport, de dotări şi servicii, de recreere şi agrement etc).

În strânsă legătură cu cele menţionate anterior, definim *intravilanul* ca fiind suprafaţa de teren aferentă funcţiilor unei aşezări urbane (zone rezidenţiale, zone industriale, instituţii social-culturale, transporturi, depozite, spaţii plantate şi de agrement etc.) (idem, p. 171), iar *extravilanul* restul teritoriului administrativ urban (localităţi componente, sate aparţinătoare, terenuri agricole etc) (Tabelul 23).

Tabelul 23. Teritoriul administrativ urban

<table>
<tr><td rowspan="11">Teritoriul administrativ urban</td><td rowspan="8">Intravilan</td><td>Zonă rezidenţială (de locuit) *</td><td rowspan="10">Perimetrul construibil (Suprafaţa construibilă)</td></tr>
<tr><td>Zonă administrativă, culturală şi de sevicii</td></tr>
<tr><td>Zonă comercială</td></tr>
<tr><td>Zonă industrială *</td></tr>
<tr><td>Zonă de circulaţie</td></tr>
<tr><td>Zonă de agrement</td></tr>
<tr><td>Alte teritorii cu destinaţie neagricolă</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Extravilan</td><td>Localităţi componente</td></tr>
<tr><td>Sate aparţinătoare</td></tr>
<tr><td>Terenuri agricole</td><td>Terenuri agricole</td></tr>
</table>

* Zone funcţionale fundamentale.

Sursa: Cucu, 1981, p. 217, cu modificări.

[109] Termen sinonim cu *suprafaţă construibilă*.

## 2. Zona rezidenţială

*Zona rezidenţială (Zona de locuit)* este zona dominantă în structura oraşelor şi cuprinde spaţiul destinat construcţiilor de locuit, al dotărilor social-culturale şi al spaţiilor plantate şi cu diferite alte amenajări. Suprafaţa sa poate varia între 32-35 % din suprafaţa oraşului (în cazul oraşelor mari) şi 55 – 60 %, în cazul celor mici (Erdeli et al, 1999, p. 353). Fizionomia zonei rezidenţiale este o consecinţă a factorilor care au generat sau au condiţionat dezvoltarea ulterioară a aşezărilor umane.

Zona rezidenţială este alcătuită din mai multe unităţi: *grupe de locuinţe* (comune atât satului cât şi oraşului), *microraioane* (stabilite uneori în funcţie de etnie, stare socială etc., în raport de care se poate vorbi de o segregare urbană), *cartiere* şi *sectoare*. Municipiul Bucureşti, de exemplu, este organizat în 6 sectoare ce cuprind 32 cartiere[110], acestea fiind împărţite în microraioane şi grupuri de locuinţe. O deosebire fundamentală între grupurile de locuinţe este determinată de numărul celor adăpostiţi, în anumite părţi ale oraşului putând să predomine locuinţe cu o singură familie (case unifamiliare), sau cu mai multe familii, tip bloc. În majoritatea situaţiilor se crează o segregare în raport de fizionomie a spaţiului de locuit, la nivel de cartier, microraion sau grup de locuinţe, acestea prezentând caracteristici fizionomice omogene, ce le deosebesc adesea de unităţile de locuit învecinate. Astfel, încă de la o primă zonare structurală a Bucureştiului (realizată în 1934) se distingea la nivelul zonei rezidenţiale o zonă centrală, cu funcţiuni predominant comerciale, o zonă a caselor colective (tip bloc) şi o zonă periferică care cuprindea atât cartiere de vile, cât şi cartiere de case populare (Figura 47).

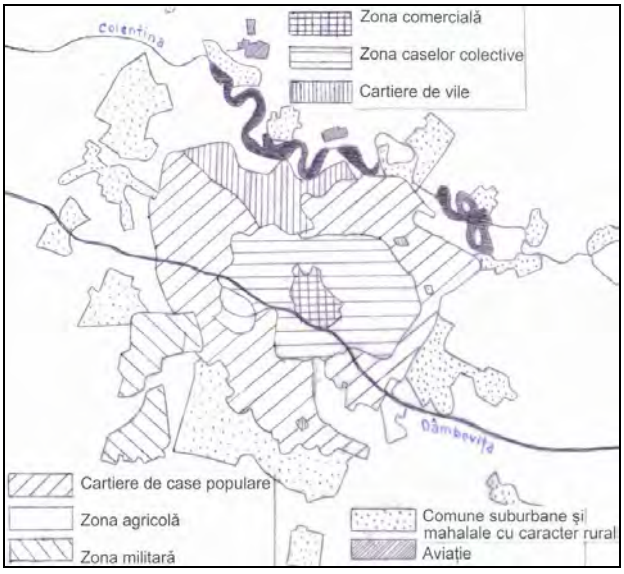



Figura 47. Zonele structurale ale Bucureştiului (1934)
Sursa: Enciclopedia României, 1938.

[110] Cartierele municipiului Bucureşti sunt: *Balta Albă*, *Băneasa* (*Aviaţiei*), *Berceni*, *Bucureştii Noi*, *Chitila*, *Colentina*, *Cotroceni*, *Crângaşi*, *Dămăroaia*, *Domenii*, *Drumul Taberei*, *Dudeşti*, *Ferentari*, *Filantropia*, *Floreasca*, *Ghencea*, *Giuleşti*, *Griviţa*, *1 Mai*, *Militari*, *Pajura*, *Panduri*, *Pantelimon*, *Pipera*, *Progresul*, *Rahova*, *13 Septembrie*, *Tei*, *Titan*, *Uranus*, *Vatra Luminoasă* şi *Vitan* (Sursa: Ghinea, 1996, I, p. 291).

În interiorul zonelor de locuit pot fi intercalate instituţii social culturale pentru servirea zilnică a populaţiei, unităţi economice sau chiar zone industriale. De aceea, dată fiind importanţa zonei de locuit în structura internă a intravilanului, la întocmirea bilanţului teritoriului de locuit, determinarea suprafeţelor trebuie să se realizeze separat pentru zonele rezidenţiale şi separat pentru celelalte zone funcţionale urbane.

*Bilanţul teritorial* reprezintă calculul, având la bază principiul folosirii raţionale a terenului din interiorul perimetrului constuibil al oraşului, ce urmăreşte să ilustreze modul de folosire şi repartiţie a terenului pe diferitele zone funcţionale ale oraşului, acesta fiind necesar în vederea activităţilor de proiectare şi sistematizare urbană.

Metoda calculelor tehnico-economice pentru determinarea suprafeţelor zonelor rezidenţiale are la bază următorii factori:

a. Raportul dintre suprafeţele de locuit ale clădirilor de locuit cu un număr variat de etaje;
b. Densitatea populaţiei (loc./ha) sau a fondului construit ($m^2$/ha), respectiv densitatea brută şi densitatea netă.

*Densitatea brută* (care este de fapt densitatea urbană medie) oferă indicatorul raportului cantitativ dintre numărul locuitorilor şi întreaga suprafaţă a teritoriului construit al oraşului. De regulă, optimul densităţii urbane brute variază între 60 şi 120 loc/ha., însă în majoritatea oraşelor româneşti aceasta depăşeşte cu mult valorile standard, cu implicaţii negative asupra calităţii vieţii urbane.

*Densitatea netă* reprezintă raportul dintre numărul de locuitori şi suprafaţa zonei rezidenţiale (deci fără dotările economice, culturale, sociale şi cele necesare circulaţiei). În acest caz intervin o serie de elemente fie de natură rurală (curţi, grădini), specifice oraşelor mici sau unor cartiere periferice, fie referitoare la gradul de înălţime al clădirilor (Cucu, 1981, p. 218).

*Densitatea construcţiilor*, parametru ce indică gradul de ocupare al terenului, reprezintă raportul dintre numărul clădirilor şi suprafaţa de teren (exprimată în hectare) pe care se află acestea.

## 3. Zona industrială

Evoluţia urbană antrenează o permanentă adâncire a segregării teritorial-funcţionale a spaţiului urban. Dacă zona rezidenţială constituie elementul comun pentru totalitatea aşezărilor, pe măsura dezvoltării societăţii umane funcţiile desfăşurate la nivelul aşezărilor umane şi cu precădere la nivelul oraşelor, ajung la situaţia în care nu se mai pot desfăşura într-o manieră spaţială mixată (cum era cazul, de exemplu, la oraşele antice) ci fiecare funcţie tinde să se diferenţieze spaţial şi să-şi creeze condiţii cât mai bune de activitate, fără să influenţeze negativ buna desfăşurare a celorlalte funcţii urbane. Apare astfel *zonarea funcţională* a spaţiului urban, cu consecinţe directe asupra densităţii populaţiei, asupra fluxurilor de transport urban, a distribuţiei reţelelor de alimentare cu apă, cu energie electrică, gaze, canalizare etc.

*Zona industrială* reprezintă zona funcţională din cadrul perimetrului construibil al oraşului, specializată, în care sunt amplasate industrii, depozite, alte obiective economice, instalaţii şi construcţii anexe, dotări speciale şi alte amenajări specifice (Erdeli et al., 1999, p. 354). Este un element constitutiv relativ nou în structura internă urbană, apărând odată cu marea industrie mecanizată, concomitent cu restrângerea treptată a meşteşugurilor individuale şi a manufacturilor rurale.

De regulă, *amplasarea zonelor industriale* la nivelul intravilanului s-a realizat periferic în raport de vechiul nucleu al oraşului. Pe parcursul timpului însă, odată cu extinderea perimetrului construit, unele dintre vechile zone industriale au fost înglobate în intravilan, mai întâi sub formă de pene în interiorul zonelor de locuit, ulterior, pe măsura extinderii celor din urmă, acestea au ajuns să devină încastrate în interiorul zonei rezidenţiale, sub forma unor coroane concentrice, diferenţiindu-se zone industriale interne şi externe (periferice) (Figura 48).

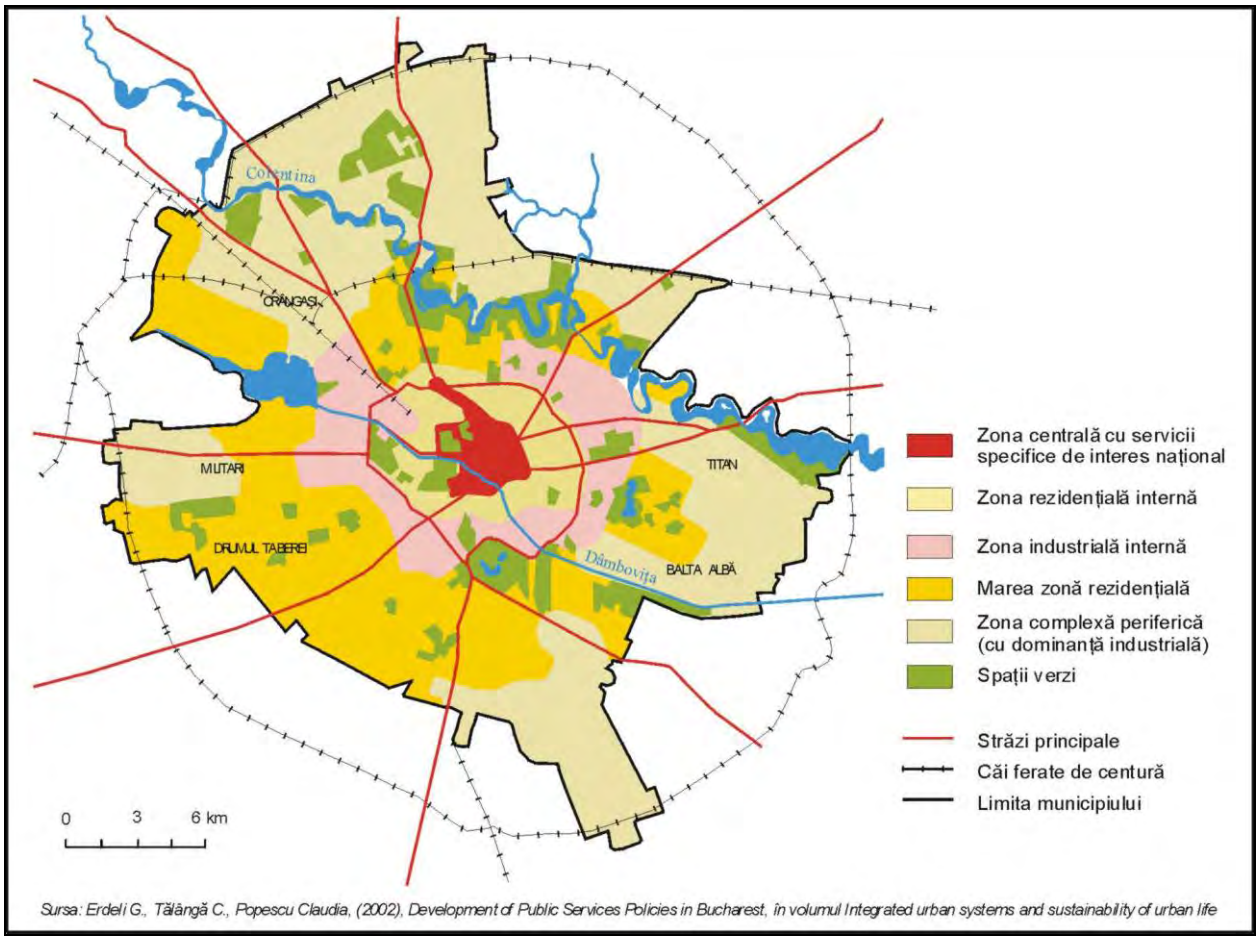



Figura 48. Zonarea funcţională a Municipiului Bucureşti.
Sursa: Erdeli, G., Tălângă, C., Popescu, C. (2002), Development of Public Services Policies in Bucharest, în vol. „Integrated urban systems and sustainability of urban life", Edit. Tehnică, Bucureşti.

Localizarea industriei şi, mai ales a industriei grele, este dependentă de marile cursuri de apă, folosite atât ca surse de apă industrială, cât şi ca surse de energie, iar în

unele cazuri, pentru transport (*Rotterdam*, *Constanţa*, *Ludwigshafen*, *Galaţi*, *Bacău* etc.). In oraşele continentale, fără posibilităţi de transport pe apă, industria se grupează de regulă în raport de proximitatea axelor de transport feroviar: cum este cazul la *Bucureşti*, unde primele trei zone feroviare, istoric constituite au dat naştere unor zone industriale (*Griviţa, Obor* şi *Filaret*), localizarea zonelor industriale fiind în acest caz de tip bandă (Figura 49), sau la *Iaşi*, unde principala zonă industrială din sud-estul oraşului este strâns legată de triajul feroviar internaţional *Socola* (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 155). În situaţia unei dezvoltări urbane coordonată sistematic, localizarea zonelor industriale trebuie să aibă în vedere:

- coordonarea relaţiilor de producţie ale unor unităţi industriale care sunt legate pe fluxul tehnologic şi nu se incomodează reciproc,
- realizarea unor densităţi optime de muncitori pe unitatea de suprafaţă, prin alternarea de unităţi industriale cu densităţi mari, cu altele cu densităţi mai mici şi cu spaţii de depozitare,
- realizarea unui echilibru optim între unităţile industriale care ocupă forţă de muncă masculină şi feminină,
- amplasarea industriilor puternic poluante în raport de direcţia vânturilor dominante, astfel încât să se evite pe cât posibil poluarea zonelor rezidenţiale,
- evitarea poluării apelor de suprafaţă şi a celor subterane ca urmare a activităţilor industriale,
- valorificarea microreliefului sau crearea unui microrelief optim necesar activităţilor industriale (adâncime optimă, diguri de adăpost în cazul porturilor; terenuri plate sau uşor înclinate în cazul unităţilor cu hale industriale mari, terenuri înclinate în cazul industriilor cu procese tehnologice „în cascadă" etc.).

**Raporturi de localizare între zonele rezidenţiale şi cele industriale**

Din punct de vedere al amplasării zonelor industriale în raport de teritoriul de locuit, la nivelul intravilanului se disting mai multe tipuri de zone industriale:

1. Zone industriale aflate în prelungirea zonelor rezidenţiale (Figura 49 a), sunt caracteristice zonelor industriale relativ noi, în care dezvoltarea zonei rezidenţiale şi a celei industriale au direcţii opuse. Sunt caracteristice în general pentru oraşele mici, de vale şi culoar depresionar (*Oneşti*, *Câmpia Turzii*), însă prezintă dezavantajul măririi considerabile a distanţelor de parcurs de la locuinţă la locul de muncă;
2. Zone industriale situate în paralel cu zonele rezidenţiale (Figura 49 b), amplasate „faţă în faţă" cu zona rezidenţială, sunt de asemenea caracteristice unor zone industriale dezvoltate relativ recent şi prezintă un dublu avantaj: pe de o parte extinderea zonei industriale nu afectează extinderea zonei de locuit, iar pe de altă parte nu se crează inconveniente din punct de vedere al transporturilor. Astfel de amplasamente caracterizează de regulă oraşe mici şi mijlocii în care zona de locuit şi cea industrială se dezvoltă de o parte şi de alta a unor căi de comunicaţie sau artere hidrografice (*Oţelu Roşu* fiind un astfel de exemplu);
3. Zone industriale în pană în zona rezidenţială (Figura 49 c), ce provin de cele mai multe ori din zone industriale în prelungire, în care dezvoltarea zonei de locuit s-a realizat „pe lângă" zona industrială,

ajungând să o înconjoare din trei părţi, ca o pană. O astfel de amplasare prezintă avantaje din punct de vedere al transporturilor însă este recomandabilă în situaţia unor industrii nepoluante;

4. Zone industriale în balanţă cu zona rezidenţială (Figura 49 d), sunt localizate de o parte şi de alta a zonei rezidenţiale şi caracterizează îndeosebi oraşele mari şi mijlocii în care nu a fost posibilă concentrarea tuturor industriilor într-o singură zonă. Industriile din cele două zone au de obicei profile diferite de activitate, iar ca amplasare prezintă dezavantajul limitării posibilităţilor de extindere a zonei rezidenţiale (mai ales în situaţiile asociate cu baraje orografice sau hidrografice). O astfel de situaţie este la *Galaţi* unde cele două zone industriale (de vest, cu profil siderurgic şi de est, cu profil portuar şi de construcţii navale) limitează extinderea intravilanului doar către nord, extinderea spre sud fiind limitată de cursul Dunării;
5. Zone industriale în alternanţă (Figura 49 e), sunt cele intercalate între zonele rezidenţiale; sunt zone industriale vechi, amplasate iniţial la periferia oraşului dar care prin extinderea spaţiilor de locuit au ajuns să fie „înghiţite" de ţesutul urban. Unele vechi unităţi industriale au ajuns să fie amplasate aproape de zona centrală (cum este cazul fostei *UPET Târgovişte*), posibilităţile de dezvoltare a acestora fiind considerabil limitate datorită construirii în jur a unor cartiere rezidenţiale sau de alt gen. Teritoriul urban este fragmentat în grupări de locuinţe care alternează cu zone industriale (de exemplu la *Petroşani*), acest tip de zone industriale fiind pretabile pentru dezafectare şi restructurare funcţională (mai ales în situaţiile în care grupează unităţi poluante);

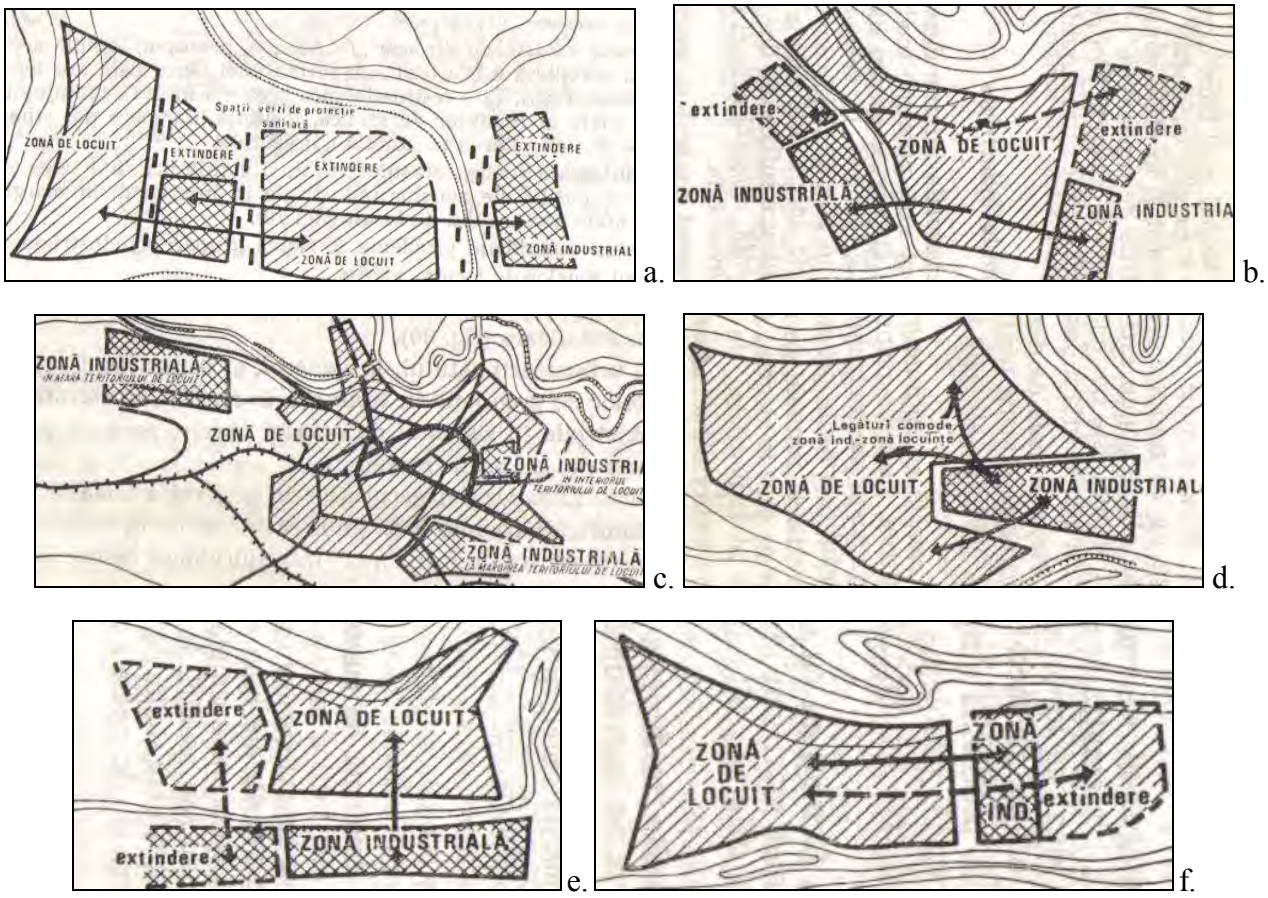



Figura 49. Raporturi de amplasare între zonele industriale şi zonele rezidenţiale.
a. Tip de zonă industrială în prelungire, b. Tip de zonă industrială în paralel, c. Tip de zonă industrială în pană, d. Tip de zonă industrială în balanţă, e. Tip de zonă industrială în alternanţă, f. Tip de zonă industrială în bandă.

6. Zone industriale dispuse în bandă (Figura 49 f), caracteristice în special oraşelor mari, presupun amplasarea industriilor în jurul oraşului, în imediata sa vecinătate, sub forma unei benzi care are tendinţa de a înconjura oraşul (de exemplu, la *Bucureşti*). Localizarea prezintă multe avantaje din punctul de vedere al gradului de accesibilitate, dar pot limita dezvoltarea de perspectivă a oraşului (Cucu, 1981, p. 222).

Dezvoltarea urbană presupune o permanentă reconversie funcţională a spaţiului intravilan. Pe de o parte, unele dintre vechile unităţi industriale ale căror localizare este remanentă din perioada preindustrială, de dezvoltare accentuată a unor mari aglomeraţii urbane (*Londra*, *Berlin*, *São Paulo*, *Lyon*, *Bucureşti* etc.), în special cele legate de industria grea, cu puternic potenţial poluant, se mută către periferie, locul lor fiind luat de cartiere rezidenţiale, de dotări comerciale şi de servicii sau de spaţii verzi. Fenomenul este accelerat în contextul unor schimbări majore la nivelul politicii economice, ce au ca urmare destructurarea relaţiilor inter-industriale şi implicit declinul şi falimentul unor unităţi industriale, iar perioada de tranziţie economică cu care s-a confruntat România (1990-2007) a lăsat numeroase astfel de urme în aproape fiecare oraş: mari unităţi industriale părăsite sau care lucrează la o mică capacitate, transformate în fier vechi şi demolate sau în curs de demolare, situate în centru sau la periferia intravilanului (Figura 50). Aceste spaţii, ale căror utilizare industrială a fost dictată de politica de industrializare supradimensionată de la un moment dat, tind să fie scoase din circuitul industrial ca urmare a schimbării politicii economice. Reconversia vizează în primul rând serviciile, insuficinent dezvoltate la nivelul intravilanului înainte de 1990 şi în primul rând serviciile comerciale[111].

Figura 50. Zonă industrială destructurată (Işalniţa – Craiova).
foto : Radu Săgeată

Pe de altă parte, unele unităţi industriale de mici dimensiuni, chiar cu caracter semiartizanal, fără consecinţe negative asupra gradului de poluare şi al mediului de viaţă al omului în general, sau aflate în strânsă legătură cu viaţa cultural-ştiinţifică, pot rămâne pe amplasamente din partea centrală a oraşului. Este cazul industriilor farmaceutice, a unor produse de larg consum, a unor unităţi de industrie alimentară, de

[111] „Dughenizarea" ce a caracterizat oraşele româneşti la începutul anilor 1990 nu a fost altceva decât o dezvoltare explozivă şi haotică a serviciilor comerciale, în condiţiile unui cadru legislativ insuficient pus la punct.

industrie a mobilei şi confecţiilor, tipografii etc.

La polul opus, fenomenul de concentrare industrială are ca rezultat crearea de *platforme industriale* (*parcuri industriale*, cum sunt denumite în S.U.A., *trading estates*, în Marea Britanie) sau *tehnopoli*, cum sunt cunoscute în ultimele două decenii, localizate la distanţe mari faţă de oraşele propriu-zise, pe seama utilizării unor dotări comune (legate de sursele de apă industrială, transport, energie etc), ce grupează un mare număr de unităţi industriale cu profiluri diverse, în care forţa de muncă efectuează migraţii zilnice. In cazul tehnopolilor, industria de ultimă generaţe (electronică, bionică) se îmbină cu cercetarea ştiinţifică de vârf sau cu învăţământul universitar (*Silicon Valley*, din California; *Warwick* din centrul Angliei; *Sophia-Antipolis* din sudul Franţei etc.) (Ungureanu, Ţurcănaşu, p. 156).

## 4. Zona comercial-meşteşugărească

Constituie de regulă cea mai veche şi cea mai stabilă componentă a spaţiului urban, fiind caracteristică părţii centrale a intravilanului (zona *Unirii-Lipscani* în Bucureşti, *Piaţa Mare* din Sibiu, *Piaţa Mare* din Galaţi etc.). Comerţul şi meşteşugurile[112] au fost elementele de structurare spaţială ce au configurat aceste zone, însă cu timpul acestea au fost printre cele mai sensibile părţi ale ţesutului urban la inserţia fluxurilor globalizante, antrenând o diversificare a serviciilor prin atragerea celor administrative şi financial-bancare şi, nu în ultimul rând, a celor turistice. Diminuarea importanţei meşteşugurilor prin dezvoltarea industriei mecanizate şi evoluţia acestora către artizanat, concomitent cu dezvoltarea serviciilor a transformat zona comercial-meşteşugărească într-o zonă comercială, turistică şi de afaceri, care se suprapune de regulă centrului vechi, istoric al oraşului (de exemplu, *Central Business District* din Londra). In oraşele din Orientul Apropiat, Africa de Nord şi Asia Centrală, elementul definitoriu pentru nucleul comercial-meşteşugăresc este *bazarul*[113](Figura 51).

[112] In multe situaţii, acest fenomen se reflectă în toponimia stradală: de exemplu, în vechiul nucleu comercial-meşteşugăresc al Bucureştilor se păstrează denumirile străzilor *Lipscani* (ce provine de la negustorii ce aduceau marfă de la Leipzig), *Gabroveni* (numele negustorilor care aduceau marfă de la Gabrovo, Bulgaria), *Şelari*, *Zlătari* etc; la Birmingham, în Anglia se menţin denumiri precum *Goldsmith street* (strada Aurarilor), *Gunsmith street* (strada Armurierilor) etc; la Toulouse (Franţa) sunt *rue Peyrolière*, ce aminteşte de căldărarii din trecut (printr-un cuvânt occitan); la Nürnberg (Germania) sunt *Tucherstrasse* (strada Negustorilor de Textile), *Obstmarkt* (târgul Fructelor), *Weissgerbergasse* (uliţa Albitorilor); la Freiburg im Breisgau se întâlnesc *Salzstrasse* (strada Sării, denumire paralelă cu *drumul Sării* din Bucureşti şi *strada Sărăriei* din Iaşi), *Gerberau* (lunca Vopsitorilor); la Trier sunt *Brotstrasse* (strada Pâinii), *Pferdenmarkt* (târgul Cailor), *Viehmarkt* (târgul Vitelor) etc. (sursa: Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 148).

[113] Cuvânt de origine iraniană ce semnifică târg, piaţă publică acoperită.

a. b. c.

Figura 51. Zone comerciale în spaţiul islamic.
a. Marele Bazar din Istanbul (foto : www.infoturism.ro), b. Marele Bazar din Isfahan (Iran) (foto : www.wikipedia.org), c. Stradă din incinta Bazarului din Sousse (Tunisia) (foto : R. Săgeată).

*Marele Bazar din Istanbul*, construit în secolul al XV-lea, cu o suprafaţă acoperită de 31 hectare, cu 58 de străzi şi peste 4 000 de magazine este unul dintre cele mai mari astfel de centre comerciale din lume. Este vizitat zilnic de 250 000 – 400 000 persoane, în majoritate turişti. Bazarul cuprinde şi două *bedestane* (zone închise, acoperite de cupole): „Eski Bedesten", costruit în 1464, imediat după cucerirea Constantinopolului, din ordinul sultanului Mehmed al II-lea, ce constituie partea sa centrală şi „Sandal Bedesten", amplasat periferic, construit ulterior în mai multe etape succesive, care are mai multe cupole.

Cel mai vechi centru comercial din lume, care reuneşte sub un singur acoperiş spaţii comerciale a mai multor negustori, este *Marele Bazar din Isfahan*, din Iran. Bazarul a fost construit în secolul al X-lea, în perioada selgiucidă, fiind ulterior extins (mai ales în perioada safavidă – sec. XVI-XVII – când oraşul a devenit capitală). Bazarul este o stradă acoperită de aproximativ 2 km lungime care uneşte Moscheea de Vineri cu Piaţa Creaţiei Lumii, construită în vremea dinastiei Abbas (1571-1740). Concepţia pieţei întruchipa cei patru stâlpi principali ale politicii safavide într-o singură diagramă spaţială: *credinţa* – reprezentată prin Moscheea Şahului, *comemorarea strămoşilor* – reprezentată prin Moscheea Şeik Lutfallah, *administraţia imperiului* – reprezentată prin Palatul Imperial şi *comerţul* – reprezentat prin bazarul imperial. Accesul în bazar se face printr-un portal construit în 1619, iar iluminarea şi ventilaţia prin goluri circulare lăsate în bolta de cărămidă, goluri ce permit crearea unor curenţi de aer datorită cărora în interiorul bazarului rămâne răcoare chiar şi în perioadele foarte călduroase. Pe aleile laterale există caravanseraiuri, moschei şi ateliere meşteşugăreşti. Până acum câteva decenii, tot pe aleile laterale se mai măcinau cereale, roţile de moară fiind puse în mişcare de cămile[114].

Mari centre comerciale acoperite au apărut încă din perioada medievală şi în *Rusia*. La fel ca şi cele din spaţiul islamic, acestea sunt un produs al condiţiilor climatice extreme, climatul rece făcând dificil mersul pe străzi deschise pentru cumpărături. Cel mai vechi astfel de centru comercial este *Gostinâi Dvor din Moscova* (construit iniţial în 1590 şi extins succesiv în 1665, 1789 şi 1830), care ocupă o mare parte din vechiul cartier comercial al oraşului (*Kitai*). În 1995 a fost modernizat prin instalarea unui nou acoperiş din sticlă şi transformat într-un spaţiu de expoziţii, funcţia iniţială, comercială fiindu-i transformată astfel în funcţie turistică. Astfel de centre comerciale au mai fost construite şi în alte oraşe din nordul Rusiei: *Arhanghelsk* (1668-1684), legat de singura ieşire la mare a Rusiei din acea perioadă, *Sankt Petersburg* (1785), *Kostroma* (1789) etc.

[114] Sursa: Michell G. (1978), Architecture of the Islamic World, Thames and Hudson, London, preluare după http://ro.wikipedia.org

Acest tip de centre comerciale sunt practic precursoarele mall-urilor de astăzi. *Mall*-ul este un tip de spaţiu comercial format dintr-una sau mai multe clădiri ce conţin magazine, legate prin căi de acces, localizat exclusiv în mediul urban şi cu precădere în marile oraşe, ce asigură servicii variate, pe lângă dotările comerciale existând şi o serie întreagă de facilităţi (restaurante, coferării, cinematografe, locuri de joacă pentru copii etc.). O formă superioară de concentrare comercială de tip mall o reprezintă centrul de cumpărături (*shopping centre*), complex alcătuit din spaţii comerciale închise şi deschise, axat atât pe vânzări cât şi pe petrecerea timpului liber al comunităţii, având pe lângă facilităţile unui mall şi alte dotări, cum sunt piste pentru role, patinoare, cart, biciclete, surf, pereţi pentru căţărat, plimbări cu barca, saloane de frumuseţe, centre virtuale, grădini de iarnă etc (Matei, 2007, p. 74). Dată fiind complexitatea acestui tip de amenajare, astfel de centre sunt amplasate de regulă în suburbiile marilor oraşe.

Spre deosebire de acestea, *hipermarketurile* sunt centre comerciale destinate exclusiv vânzărilor în cantităţi mari, localizate atât în intravilan cât şi la periferiile acestuia. Amplasamentele sunt tributare anumitor logici impuse atât de dezvoltarea serviciilor ca o consecinţă a globalizării, cât şi de reconversia funcţională a spaţiului urban, pe fondul declinului sectorului secundar.

**Schimbări în zonarea funcţională urbană ca urmare a dezvoltării serviciilor comerciale. Studiu de caz : Bucureşti**

Potenţialul pieţei de desfacere constituie elementul fundamental în amplasarea marilor investiţii comerciale, fie că este vorba de centre comerciale de tip *mall*, fie de *hiper-* şi *supermarketuri*, lanţuri de magazine universale sau specializate, deschise de obicei de firme transnaţionale. Dată fiind anvegura acestor investiţii, localizarea lor este rentabilă doar în mediul urban şi cu precădere în oraşele mari unde potenţialul pieţei de desfacere şi nivelul veniturilor este relativ ridicat.

Logica implantării şi dispersiei în teritoriu este tributară segregării spaţiale a populaţiei în raport de veniturile obţinute. Astfel unităţile comerciale de mari dimensiuni (*mall*-uri şi *hipermarket*-uri) caracterizează oraşele mari, cu funcţie de polarizare macroregională şi cu o dinamică economică pozitivă, ce asigură o piaţă de desfacere suficient de competitivă, atât sub raport numeric cât şi financiar, încât să asigure profit investiţiei (Tabelul 24).

La polul opus, centrele comerciale din oraşele situate către baza ierarhiei urbane sunt de tip *supermarket*, înregistrându-se şi în acest caz un plafon demografic inferior de 30 000 locuitori sub care investiţia este considerată nerentabilă.

Se înregistrează, prin urmare, o dispunere de tip piramidal, asemănătoare investiţiilor financiare, cu o corelaţie direct proporţională între mărimea investiţiei comerciale şi cea a nucleului urban. Pe de altă parte, segregarea financiară vest/est se reflectă şi la nivelul dotărilor comerciale, investiţiile de acest tip fiind net polarizate de capitală şi de marile oraşe din Transilvania şi Banat. Astfel, cele mai mari complexe comerciale de tip mall sunt concentrate în capitală (*AFI Cotroceni, Băneasa Shopping City*, *Plaza Romania*, *Bucharest Mall, Dragonul Roşu, Militari Shopping Center, Liberty Center* etc) şi în metropolele regionale din vestul şi centrul ţării: Timişoara, Cluj-Napoca, Arad şi Oradea.

Tabelul 24. Distribuţia centrelor comerciale de tip hipermarket în România (ianuarie 2010)

| Lanţul de magazine | Ţara de origine | Total România | Investiţii în Bucureşti | | Investiţii în alte oraşe | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Nr | Locaţii | Nr | Locaţii |
| **Hipermarketuri de mărfuri generale** | | | | | | |
| Auchan | Franţa | 6 | 2 | Militari, Titan | 4 | Cluj-Napoca, Piteşti, Suceava*, Tg. Mureş. |
| Carrefour | Franţa | 23 | 7 | Băneasa, Berceni, Colentina, Militari, Orhideea, Unirii, Vitan (Vitantis). | 16 | Arad, Braşov, Brăila (2), Buzău, Cluj-Napoca, Constanţa, Focşani, Iaşi (2), Oradea (2), Piteşti, Ploieşti, Sibiu, Suceava. |
| Cora | Belgia | 4 | 3 | Berceni, Lujerului, Pantelimon. | 1 | Cluj-Napoca. |
| Metro | Germania | 25 | 5 | Băneasa, Berceni, Militari, Otopeni, Voluntari. | 19 | Arad, Bacău, Baia Mare, Braşov (2), Cluj-Napoca, Craiova, Constanţa (2), Deva, Galaţi, Iaşi, Oradea, Ploieşti, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş, Timişoara (2). |
| Pic | Romania | 2 | - | - | 2 | Piteşti, Craiova. |
| Real | Germania | 23 | 3 | Berceni, Cotroceni, Vitan. | 20 | Arad, Bacău, Baia Mare, Braşov, Cluj-Napoca, Constanţa (2), Craiova, Deva, Galaţi, Oradea (2), Piteşti, Ploieşti, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş, Timişoara (2). |
| Selgros | Germania | 17 | 3 | Băneasa, Berceni, Pantelimon. | 14 | Arad, Bacău, Braşov, Brăila, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Galaţi, Iaşi, Oradea, Ploieşti, Suceava, Târgu Mureş, Timişoara. |
| **Hipermarketuri specializate** | | | | | | |
| BauMax | Austria | 10 | 1 | Bucureşti (Văcăreşti). | 9 | Bacău, Braşov, Cluj Napoca, Craiova, Iaşi, Ploieşti, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş. |
| Bricostore | Franţa | 16 | 4 | Băneasa, Militari, Orhideea, Pantelimon. | 12 | Arad, Braşov, Brăila, Călăraşi, Constanţa, Deva, Drobeta-T. Severin, Focşani, Oradea, Piteşti, Ploieşti, Suceava. |
| Dedeman | Romania | 17 | 2 | Berceni (Giurgiului), Militari (Valea Cascadelor) | 15 | Bacău, Botoşani, Brăila, Buzău, Comăneşti, Constanţa, Focşani, Iaşi, Iaşi (com. Miroslava), Oneşti, Piatra Neamţ, Roman, Suceava, Târgovişte, Vaslui. |
| Hornbach | Germania | 3 | 2 | Berceni, Militari. | 1 | Braşov |
| I K E A | Suedia | 1 | 1 | Băneasa. | - | - |
| Kika | Austria | 1 | 1 | Militari. | - | - |
| Mr. Bricolage | Franţa | 2 | 1 | Bucureşti (Vitan). | 1 | Piteşti. |
| Obi | Germania | 4 | 1 | Berceni. | 3 | Arad, Oradea, Piteşti. |
| Praktiker | Germania | 26 | 3 | Militari, Vitan, Voluntari. | 23 | Arad, Bacău, Baia Mare, Braşov, Brăila, Buzău, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Deva, Focşani, Galaţi, Iaşi (2), Oradea, Piatra Neamţ, Piteşti, Ploieşti, Satu Mare, Târgovişte, Târgu Mureş, Timişoara (2). |

Date şi informaţii preluate după siturile de internet ale lanţurilor respective de hipermarketuri.

Situaţia este similară şi la nivelul spaţiului intravilan: cele mai mari centre comerciale din capitală se află localizate în nord şi în vest (Băneasa, Colentina-Voluntari, respectiv Militari şi Cotroceni), legate de axele de transport şi de veniturile populaţiei, în vreme ce în semicercul sudic al intravilanului, caracterizat prin venituri mai reduse şi probleme sociale, acest tip de investiţii a apărut mai târziu şi s-a dezvoltat mai lent. Astfel, până la inaugurarea complexelor *Grand Arena* şi *Liberty Center*, singurul mall existent în această parte a Capitalei era *City Mall* cu o suprafaţă doar de 38 000 $m^2$, dintre care 19 000 $m^2$ suprafaţă închiriabilă, mult mai redusă în comparaţie cu celelalte unităţi de acest tip.

Capitala a fost cea care a deschis seria amplasamentelor de tip mall în România prin centrul comercial *Bucharest Mall*, cu o suprafaţă comercială iniţială de 37 000 $m^2$, inaugurat la 10 septembrie 1999. Situat în cartierul Vitan, într-o arie urbană destructurată, mall-ul s-a constituit rapid într-un veritabil nucleu de dezvoltare şi structurare a ţesutului urban, fapt ce a condus la extinderea sa în 2003 şi 2007, suprafaţa finală totală ajungând la 99 000 $m^2$, adăpostind peste 140 de magazine, în majoritate puncte de desfacere ale unor mari firme internaţionale. Acelaşi investitor a deschis în 2004 cel de-al doilea mall bucureştean situat în partea vestică a oraşului, între cartierele Militari şi Drumul Taberei. Investiţia, denumită *Plaza Romania*, s-a dorit a fi cel mai mare centru comercial de acest tip, cu o suprafaţă de 104 000 $m^2$ şi un profil asociat: shopping (peste 150 magazine, unităţi de alimentaţie publică etc), divertisment (cinema multiplex, sală de bowling şi jocuri electronice, cazinou, terenuri de joacă pentru copii) şi centru de afaceri. Supremaţia sa nu a durat însă mult, anul 2005 marcând inaugurarea mall-ului din Timişoara, cel mai mare mall din ţară la acea dată şi un veritabil nucleu de convergenţă transfrontalieră la nivelul euroregiunii Dunăre-Criş-Mureş-Tisa (DKMT), dar care a fost ulterior surclasat de cel din Cluj-Napoca, inaugurat doi ani mai târziu, la 10 noiembrie 2007.

În septembrie 2008 a fost inaugurat *Iulius Mall* Suceava, care cu 150 de magazine şi o suprafaţă totală desfăşurată de 132 000 $m^2$ (din care 67 500 $m^2$ suprafaţă totală construită şi 45 000 $m^2$ suprafaţă închiriabilă) este cea mai mare unitate de acest fel din Moldova, constituind de asemenenea un pol de convergenţă regională pentru judeţele Suceava, Botoşani şi Neamţ, cu implicaţii şi în arealul transfrontalier din Ucraina şi Republica Moldova.

Un an mai târziu, pe 29 octombrie 2009 a fost inaugurat *AFI Cotroceni*, investiţie a grupului israelian *AFI Europe*, care cu o suprafaţă totală construită de 214 000 $m^2$ este cel mai mare centru comercial de tip mall din România şi din estul Europei. Mallul, construit pe locul unei foste fabrici, dispune circa 300 magazine şi de un hypermarket Real, de cel mai mare patinoar şi cea mai mare pistă de karting din interiorul unui centru comercial, un perete pentru escaladă, pistă pentru biciclete, un lac pentru bărcuţe electrice, locuri de joacă pentru copii, un cinematograf cu 20 de ecrane, primul IMAX (3D) din România, două cazinouri, o zonă de expoziţii şi multe alte atracţii (sursa: http://www.aficotroceni.ro/afipalace) (Figura 52). Următoarea etapă a investiţiei constă în construirea a 4 clădiri de birouri cu circa 12 000 $m^2$ şi un hotel de 5 stele, iar în viitorul apropiat acelaşi consorţiu va demara alte două proiecte de retail: în Ploieşti (*AFI Palace Ploieşti* şi în cartierul Bucureştii Noi – *AFI Bucureşti*).

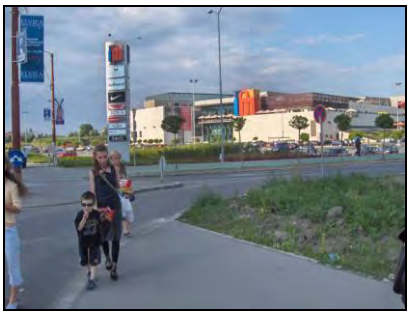
a. b. c. 

Figura 52. Mari centre comerciale din România.
a. AFI Cotroceni (Bucureşti), b. Plaza România (Bucureşti), c. Iulius Mall (Timişoara)

Reţeaua centrelor comerciale din sudul Capitalei a fost completată prin inaugurarea, în februarie 2010, a mallului *Sun Plaza*, cu o suprafaţă construită de 210 000 $m^2$ (din care 80 000 $m^2$ suprafaţă comercială), investiţie de 200 milioane euro, ce cuprinde 150 magazine şi cafenele şi un hypermarket *Cora*. Rentabilitatea acestei investiţiei este pusă însă sub semnul întrebării în contextul actualei crize economico-financiare, pe de o parte datorită faptului că semicercul sudic al intravilanului capitalei se caracterizează prin venituri mai reduse ale populaţiei şi probleme sociale (Ferentari, Rahova), iar pe de altă parte datorită concurenţei cu alte investiţii recente de acest tip (*City Mall*, *Grand Arena* şi *Liberty*

*Center*). Aceste dezavantaje ar putea fi însă corectate prin potenţialul de poziţie, *Sun Plaza* fiind amplasat într-o zonă de convergenţă a fluxurilor demografice (*Piaţa Sudului*) şi cu acces direct la reţeaua de metrou printr-un pasaj subteran (sursa: http://www.sunplaza.ro).

Dinamica acesui tip de investiţii este confirmată de faptul că în doar cinci ani (2003-2008) astfel de centre polifuncţionale au fost amplasate majoritatea reşedinţelor de judeţ, printre cele mai reprezentative înscriindu-se *Iulius Mall* Iaşi şi *Arena City Center* Bacău în Moldova, *Tiago Mall* în Oradea, cu un patinoar acoperit, primul dintr-o serie de 10 malluri *Tiago* ce vor fi localizate în oraşe cu peste 200 000 locuitori, *Atrium Center* în Cluj-Napoca, *Polus Center* şi *City Park Mall* în Constanţa, *Civis Center* şi *Plaza Center* în Timişoara, *Mega Mall* în Braşov, *Promenada Mall* în Sibiu, *Euromall* în Galaţi şi Ploieşti etc (Figura 53).

Figura 53. Mallurile din România (2009).

Nordul Bucureştiului este dominat din acest punct de vedere de complexul *Băneasa Fashion Center*), cu o suprafaţă închiriabilă de 85 000 $m^2$ (dublu faţă de Plaza Romania sau Bucharest Mall) şi cu peste 220 magazine profilate îndeosebi pe segmentul vestimentaţie-modă, deschis la 18 aprilie 2008. Acesta constituie parte integrantă a proiectului *Băneasa Shopping City*, zonă comercială ce înglobează şi hipermarket-urile Metro, Carrefour, Bricostore şi IKEA, cu o suprafaţă totală construită de 250 000 $m^2$, oferind facilităţi moderne de shopping, distracţie şi afaceri. Amplasamentul în nordul capitalei, legat de facilităţile de transport induse de aeroporturile Băneasa şi Otopeni, de gara Băneasa şi de un preconizat heliport, precum şi de cel mai mare centru de afaceri al capitalei (*Bucharest Business Center*) se corelează în primul rând cu poziţia acestei zone la nivelul intravilanului: este zona cu cele mai mari venituri pe cap de locuitor din ţară, cu o creştere demografică accentuată şi cu o mare

dinamică a fondului construit. Numai prin intermediul acestui mall şi-au făcut intrarea pe piaţa românească peste 45 de mărci internaţionale.

Alte câteva mari investiţii de acest tip se află în construcţie în capitală, iar inaugurarea acestora, planificată pentru 2010, 2011 şi 2012 va aduce, pe lângă o saturare a pieţii, mutaţii considerabile la nivelul zonării funcţionale a spaţiului urban. Printre acestea se numără:

- *Sema Park*, parc rezidenţial, comercial şi de afaceri localizat pe terenul fostei fabrici *Semănătoarea*, compus din clădiri de birouri (363 950 $m^2$), spaţii comerciale (mall şi hipermarket), hotel (cu o suprafaţă totală însumată de 170 000 $m^2$), zonă rezidenţială (1 200 apartamente în clădiri de 4-5 etaje) cu 122 000 $m^2$ şi spaţii de parcare,
- *Park Lake Plaza*, investiţie ce urmează a fi dezvoltată în proximitatea Parcului Titan, într-o zonă cu o mare densitate a populaţiei[115], cu o suprafaţă totală de 8,2 ha (din care 110 000 $m^2$ suprafaţă închiriabilă, care va asocia elemente de modă, sănătate, produse de vestimentaţie, pentru îngrijire personală, articole sportive, electrocasnice şi electronice, produse alimentare şi divertisment şi care ar urma să fie inaugurată în 2011,
- *Colosseum Shopping Center*, cu termen de finalizare în 2010 este o altă megainvestiţie dezvoltată la NV de Bucureşti, în comuna Chitila pe circa 600 000 $m^2$ (dintre care 120 000 $m^2$ suprafaţă închiriabilă), cu peste 200 de magazine şi 6 000 locuri de parcare şi care va necesita şi o amplă reabilitare şi modernizare a infrastructurii de transport din zonă,
- *Dâmboviţa Center*, investiţie ce urmează a fi dezvoltată prin reabilitarea funcţională a fostei „Case Radio", megaconstrucţie în stil arhitectural nord-coreean realizată la sfârşitul anilor 1980, a cărei finalizare ar necesita circa 1% din întregul PIB al României. Scheletul clădirii a fost preluat de o companie israeliană şi secţionat în patru, întregul ansamblu urmând să aibă o funcţionalitate complexă: spaţii comerciale de peste 100 000 $m^2$, un hotel de 5 stele cu 320 de camere, birouri cu 115 000 $m^2$ şi circa 300 apartamente.
- *Pallady Shopping Center*, estimat la 80 milioane euro, cu o suprafaţă totală de peste 100 000 $m^2$, ce va avea ca principale ancore cel mai mare hypermarket „Auchan" din Europa de Est (30 000 $m^2$ suprafaţă, dintre care 20 000 $m^2$ suprafaţă comercială), un magazin „Decathlon", precum şi o galerie comercială cu peste 110 magazine şi o suprafaţă de 20 000 $m^2$. Investiţia va fi dezvoltată în estul capitalei, pe bulevardul Theodor Pallady, pe locul fostei fabrici „Sicomed".

Aceeaşi direcţie de segregare caracterizează şi extinderea lanţurilor de unităţi de tip hipermarket şi supermarket. Externalităţile pozitive se conturează în Capitală, în judeţele din Transilvania şi Banat şi în Constanţa, în strânsă corelaţie cu gradul de polarizare al veniturilor, iar cele negative în judeţele din estul şi sud-estul României, unde investiţiile comerciale s-au realizat cu capital integral sau majoritar românesc. Astfel, potrivit unui studiu realizat în perioada octombrie 2006-octombrie 2007 de compania de cercetare a pieţei MEMRB Retail Tracking Services, judeţele cele mai vizate de extinderea lanţurilor de astfel de magazine au fost Sibiu, Constanţa şi Mureş, la polul opus situându-se Botoşani, Tulcea, Teleorman şi Buzău, zone dominate aproape exclusiv de comerţul tradiţional.

Spaţial, tind să se contureze aceleaşi două modele de implantare: una ce porneşte dinspre capitală spre oraşele mari (în cazul reţelelor *Cora*, *Carrefour*, *Metro*, *Auchan* etc) şi o a doua ce are ca bază de pornire oraşele mari din vestul ţării, în special Timişoara şi Cluj Napoca (ex. *Selgros*, *Spar*, *Profi*, *Real* etc). Se poate observa astfel o complementaritate spaţială la nivelul dezvoltării reţelor de centre comerciale: în vreme ce anumite companii (*Profi*, *Spar*) preferă oraşele din capitala şi oraşele din Transilvania, altele îşi dezvoltă reţelele cu precădere în arealul extracarpatic (*Dedeman, Mini Max Discount*).

[115] 475 000 de locuitori se află la mai puţin de 10 minute depărtare şi peste 1,5 milioane la mai puţin de 30 de minute.

La nivelul intravilanului capitalei (Figura 54) s-au conturat de asemenea mai multe logici de implantare a marilor centre comerciale.

Primele mall-uri construite în Bucureşti (Vitan, Militari şi Eroii Revoluţiei) au folosit infrastructura neterminată a complexelor agroalimentare începute în anii 1980[116], simbolic denumite ulterior „circuri ale foamei", amplasate în zone de convergenţă ale fluxurilor demografice, care ulterior şi-au amplificat rolul de vectori de dezvoltare către spaţiile limitrofe. Au urmat investiţiile construite fie pe loc gol la periferia intravilanului (*Carrefour* şi *Metro* Militari, *Cora* Pantelimon), beneficiind de infrastructura de căi de comunicaţie de la intrarea în Bucureşti, fie pe terenuri rezultate din demolarea unor unităţi industriale (*Cora* Lujerului este un astfel de exemplu, unitate construită pe amplasamentul unei foste fabrici de produse lactate), beneficiind atât de infrastructura feroviară aferentă gării Cotroceni, cât şi de un important vad comercial, zona fiind una dintre cele mai dens populate din Bucureşti. La fel, *AFI Cotroceni* este amplasat pe locul fostei fabrici UMEB, sau *Sema Park*, pe locul fostei fabrici Semănătoarea, folosind infrastructura de comunicaţii deja construită.

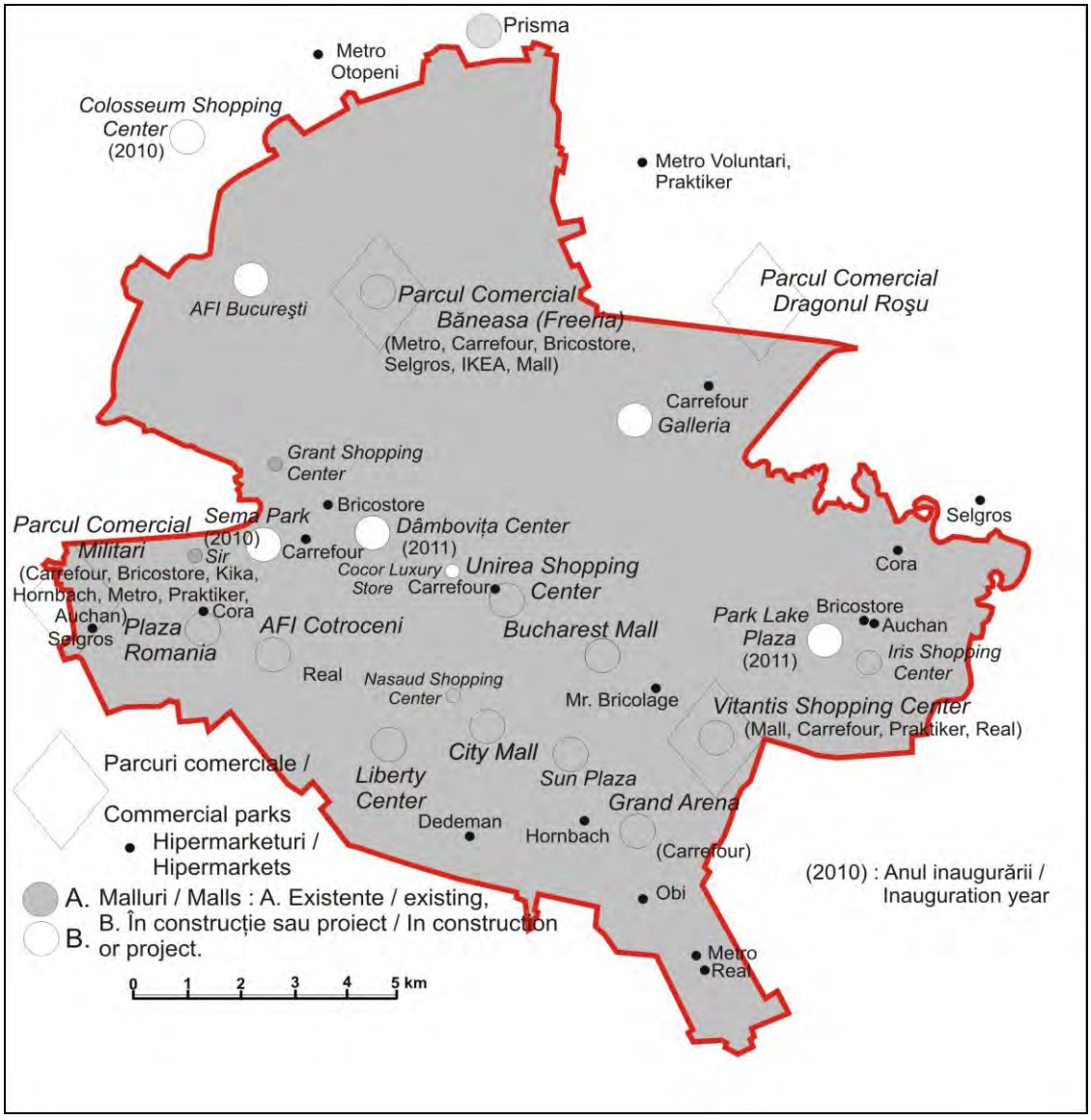



Figura 54. Principalele centre comerciale din Bucureşti.

[116] Dintre acestea, singurul finalizat până la Revoluţie a fost cel de la Piaţa Unirii.

Aceste favorabilităţi de amplasare induc în timp anumite concentrări de centre comerciale, luând naştere astfel parcurile comerciale. Zona Băneasa, cea de la ieşirea spre autostrada Bucureşti-Piteşti (Militari) sau cea de la ieşirea spre Voluntari-Urziceni (*Dragonul Roşu*) constituie exemple tipice de parcuri comerciale. O altă astfel de concentrare se prefigurează şi în zona Lujerului-Cotroceni, prin crearea unei zone comerciale unitare între *Cora* Lujerului, *Plaza Romania* şi viitorul Mall din Cotroceni.

Campusurile studenţeşti, ca potenţiale pieţe de desfacere, reprezintă un alt factor de atracţie a investiţiilor comerciale. *Carrefour* Orhideea, amplasat în imediata vecinătate a campusurilor universitare Grozăveşti şi Regie este un exemplu tipic de astfel de amplasament. *Iulius Mall* din Iaşi sau noul *Iulius Mall* Cluj-Napoca, localizat în cartierul Gheorgheni, în apropierea campusului universitar al Facultăţii de Ştiinţe Economice, se înscriu în aceeaşi logică de localizare, componenta de divertisment fiind destinată să completeze funcţia de bază, cea de shopping. Alte amplasamente de acest tip sunt legate de complementaritatea dintre funcţia turistică şi cea rezidenţială: *Eliana Mall* din Braşov este amplasat în zona comercială Bartolomeu, în vecinătatea zonei turistice, la ieşirea către Bran, iar *Tomis Mall* din Constanţa este localizat la ieşirea spre staţiunea Mamaia.

Un ultim model de localizare pare a fi cel legat de marile unităţi comerciale construite înainte de 1989 (ca magazine universale), care prin modernizare şi extindere au fost transformate în centre comerciale de tip mall. Cel mai caracteristic astfel de exemplu este al magazinului *Unirea* din Bucureşti, cea mai mare unitate comercială din România înainte de 1989, transformat prin extindere şi modernizare în *Unirea Shopping Center* şi care a atras localizarea în proximitate şi a unui hipermarket al reţelei Carrefour. Se pot distinge, prin urmare, următoarele tipologii de localizare a centrelor comerciale de tip mall şi hipermarket:

- în foste complexe agroalimentare începute înainte de 1990 (caracteristice pentru Bucureşti) şi abandonate sub formă de schelet, ale căror funcţionalitate a fost readaptată: *Bucharest Mall*, *Plaza Romania*, *City Mall*, *Liberty Center*. În această categorie poate fi inclus şi viitorul *Dâmboviţa Center*, care va reabilita infrastructura fostei „Case Radio”,
- investiţii dezvoltate pe locul unor foste unităţi industriale dezafectate: *Sema Park* (pe locul uzinei *Semănătoarea*), *Atrium Center* Cluj-Napoca (pe locul fostei fabrici de tricotaje *Someşul*), *Craiova Mall* (pe locul fabricii *IRA*), *Plaza Center* Timişoara (pe locul fabricii de încălţăminte *Modern*), *Civis Center* Timişoara (pe locul fostului Abator), *Korona* Braşov (pe terenul fostei fabrici *Fartec*), *Gold Plaza* Baia Mare, *Pallady Shopping Center*, pe locul fostei fabrici *Sicomed* sau *Cora Lujerului* din Bucureşti, pe locul unor foste fabrici de produse lactate demolate,
- investiţii localizate la ieşirea din oraşe pe mari artere de circulaţie rutieră, cele mai numeroase, între care se numără: *Parcul comercial Băneasa* (la ieşirea spre DN 1 către Ploieşti), *Parcul Comercial Militari* (ieşire spre A1 către Piteşti), *Dragonul Roşu* (ieşire către Urziceni), *Euromall Piteşti* (ieşire spre A1 către Bucureşti), *Parcul Comercial Şelimbăr-Sibiu* (ieşirea către Timişoara), *Parcul Comercial Constanţa Sud-Agigea* (ieşirea către Mangalia), *West Gate* şi *Oltenia Mall* din Craiova (ieşirea către Filiaşi, respectiv către Malu Mare), *Perla Shopping Center* Ploieşti (ieşirea din Ploieşti pe DN 1), *Galleria* Suceava (la ieşirea către Fălticeni), *Plaza Center* Timişoara (ieşire către Lugoj), *Plaza Center* Hunedoara (ieşire către Deva), *Silver Mall* Vaslui (în nord, la ieşirea spre Iaşi) etc.,
- investiţii situate la ieşirea spre zone turistice, reprezentative în acest sens fiind cele din Braşov (*Eliana Mall*, la ieşirea spre Bran-Moeciu şi *Mega Mall*, la ieşirea spre Predeal) sau *City Park Mall* din Constanţa, spre staţiunea Mamaia,
- investiţii dezvoltate în proximitatea unor campusuri studenţeşti: *Iulius Mall* Cluj Napoca, *Iulius Mall* Iaşi, *Crizantema Mall* Târgovişte, *Carrefour Orhideea* Bucureşti etc.
- investiţii dezvoltate pe locul unor foste stadioane (reprezentativă fiind *Mercury Arad*, pe locul fostului stadion *Strungul*),

- investiţii localizate în zone centrale, folosind nucleele de polarizare locală din intravilan: *Alba Mall*, *Bistriţa Mall*, *Forum Center* Piatra Neamţ, *Grand Mall* şi *Atrium Center* din Satu Mare, *Aktiv Plaza* din Zalău, *Winmarkt Central Mall* Vaslui, *River Plaza* Râmnicu Vâlcea, *Grand Center* Sinaia etc.,
- investiţii dezvoltate prin reamenajarea unor foste magazine universale şi transformarea acestora în centre comerciale de tip mall: *Unirea Shopping Center* Bucureşti, *Tomis Mall* Constanţa, *Mureş Mall* Târgu Mureş, *Moldova Mall* Iaşi, *Maramureş Shopping Center* Baia Mare etc.,
- investiţii localizate în proximitatea unor parcuri, legate de dezvoltarea şi asocierea funcţiei de agrement cu alte funcţii (comercială, afaceri), reprezentative fiind investiţiile *Park Lake Plaza* aflată în construcţie în apropierea Parcului Titan (Bucureşti) sau *Galleria Bucharest*, încă în stadiu de proiect datorită lipsei investitorilor, în zona Parcului Plumbuita.

Nu poate fi trecută cu vederea, în final, problema impactului social pe care îl au aceste centre comerciale. Mall-urile depăşesc cu mult funcţionalitatea strict comercială, fiind asociate ideii de lux, de fashion; se merge la mall pentru a vedea ce este nou în modă, ce este în trend şi nu în ultimul rând se merge la mall pentru „socializare", pentru a face cunoştinţe într-un anumit segment social.

Segregarea financiară se regăseşte astfel în segregarea socială şi ambele în segregarea comercială, iar mall-urile exprimă cel mai bine acest lucru (Tabelul 25). Nu întâmplător, în unele centre comerciale de acest tip, dotările de shopping şi afaceri au fost asociate cu dotări sociale (oficiul stării civile şi capelă la *Iulius Mall Timişoara*, de exemplu). Pe lângă magazinele cu specific de modă-îmbrăcăminte, cosmetice, accesorii şi electrocasnice, mall-urile concentrează şi un mare număr de unităţi de alimentaţie publică (restaurante cu specific şi fast-food, cafenele), cinematografe multiplex, cazinouri, bowling, jocuri electronice etc, toate constituind în fapt canale de pătrundere a produselor culturii globale de consum la nivelul societăţii urbane româneşti. Pe de altă parte, construcţia unora dintre aceste centre va necesita lucrări specifice, cum ar fi reabilitarea şi integrarea unor clădiri cu valoare de monument istoric (clădiri ale fostului abator din Timişoara care vor fi integrate în viitorul *Civis Center*) sau ample lucrări de infrastructură, ca în cazul *Trident Plaza* Constanţa, pentru construcţia căruia va fi consolidată şi reabilitată faleza oraşului.

Tabelul 25. Elemente de impact social ale mallurilor din Bucureşti

| Mallul | Anul inaugurării | Locaţia | Suprafaţa [$m^2$] | | Investitorul | Număr de magazine | Vizitatori per week-end |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | [1] | [2] | | | |
| **Malluri existente** | | | | | | | |
| **AFI Cotroceni Palace** | 2009 | Centru-Vest: Cotroceni | 214 000 | 170 000 | AFI Europe [Israel] | 250 | 60 000 – 70 000/ zi |
| **Băneasa Shopping Center** | 2008 | Nord: Băneasa | 170 000 | 85 000 | Băneasa Development [Romania] | 220 | 60 000 – 70 000/ zi |
| **Bucharest Mall** | 1999 | Centru-Sud: Vitan | 99 000 | 37 000 | Anchor Group [Turcia] | 140 | 40 000 – 45 000 / zi |
| **City Mall** | 2005 | Sud: Piaţa Eroii Revoluţiei | 38 000 | 19 000 | Victoria Holding [Australia] | 100 | 18 000 / zi |
| **Grand Arena** | 2008 | Sud: Berceni | 120 000 | 45 500 | Euroinvest Intermed [Elveţia] | 180 | 40 000- 45 000/zi |
| **Liberty Center** | 2008 | Sud: Rahova | 65 650 | 25 000 | Mivan Group [Irlanda de Nord] | 96 | 30 000 /zi |
| **Nasaud Shopping Center** | 2006 | Sud: Viilor-Trafic Greu | 5 500 | 4 500 | Elbit Medical Imaging [Israel] | * | * |
| **Plaza Romania** | 2004 | V: Militari - Drumul Taberei | 104 000 | 41 335 | Anchor Group [Turcia] | 150 | 40 000 – 45 000 / zi |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Sun Plaza** | 2010 | Sud: Piaţa Sudului | 210 000 | 80 000 | EMCT Romania Sparkassen Immobilien [Austria] | 150 | 40 000 – 45 000 / zi |
| **Unirea Shopping Center** | 2000 (renovat) | Centru: Piaţa Unirii | 83 971 | 43 760 | Familia Adamescu [Romania] | * | 45 000 / zi |
| **Vitantis Shopping Center** | 2008 | Sud-Est: Vitan-Bârzeşti | 80 000 | 33 000 | Equest Balkan Properties [Regatul Unit] | 75 | 10 000 – 15 000 / zi |
| **Malluri în construcţie sau proiect** | | | | | | | |
| **Cocor Luxury Store** | 2010 | Centru: Piaţa Unirii | 24 000 | 10 000 | Retail Group [Romania] | * | * |
| **Colosseum Shopping Center** | 2010 | Nord-Vest: Comuna Chitila | 600 000 | 120 000 | Nova Imobiliare NAI Property Partners [Romania] | * | * |
| **Dâmboviţa Center** | 2011 | Centru-Vest: Casa Radio | 215 000 | 100 000 | Elbit Medical Imaging [Israel] | * | * |
| **Park Lake Plaza** | 2011 | Est: Titan | 820 000 | 110 000 | Caelum Development [RO], Sonae Sierra [Portugalia-UK] | 443 | * |
| **Pallady Shopping Center** | 2012 | Est: Titan | 100 000 | 80 000 | Avrig 35 [Romania] Cascade Group [Olanda] | 110 | * |
| **Sema Park** | 2010 | Vest: Politehnica | 659 000 | 154 900 | River Invest SA [Romania] | * | * |

* lipsă date. [1] suprafaţă construită, [2] suprafaţă comercială.
Date preluate după siturile de internet ale mallurilor respective.

Concluzionând, se poate afirma că dezvoltarea şi modernizarea serviciilor comerciale reprezintă una dintre componentele de bază cele mai dinamice a terţiarizării economiei româneşti. Procesul a căpătat o mare amplare îndeosebi după anul 2000, datele evidenţiind faptul că dacă la nivelul anului 2001 doar 6% din totalul vânzărilor de bunuri de larg consum se realizau prin astfel de reţele de magazine, ponderea acestora a crescut la 27% în 2005 şi la peste 40% la sfârşitul anului 2008 urmând să depăşească 50% în 2010[117]. Dinamica acestui proces rezultă şi din faptul că România se situează pe locul 8 în lume în preferinţa marilor investitori comerciali, în clasament conducând Rusia, urmată de Cehia[118].

În acelaşi timp, caracterul său globalizant rezultă pe de o parte din specificul produselor comercializate în aceste centre comerciale, iar pe de altă parte din ponderea de peste 90% pe care o deţin reţelele internaţionale de magazine în structura comerţului modern din România.

Criza economico-financiară şi-a pus puternic amprenta şi pe dezvoltarea investiţiilor comerciale prin saturarea pieţii ca urmare a scăderii puterii de cumpărare, mai ales în Bucureşti, fapt ce a condus la abandonarea unor proiecte din lipsă de investitori (*Oltenia Mall* Craiova, *Galleria Bucharest*, *Siret Plaza* Galaţi, *Three Galleria* Buzău etc.), la amânări sau la schimbarea destinaţiei unor spaţii comerciale în clădiri de birouri (*Axa Shopping Center* din Iaşi, de exemplu) sau chiar la închiderea unor hipermarketuri (hipermarketurile *Pic* din Brăila, Oradea şi Călăraşi, supermarketul *Spar* din Târgu Mureş etc.).

[117] Sursa: compania de cercetare de piaţă GfK Romania şi compania de cercetare a pieţei MEMRB Retail Tracking.
[118] Sursa: compania imobiliară Cushman&Wakefield.

## 5. Zona spaţiilor verzi şi de agrement

Un oraş nu reprezintă numai o aglomerare de clădiri şi activităţi umane; în el trebuie să existe condiţii optime, care să facă viaţa cât mai agreabilă. De aceea, asigurarea vecinătăţii zonelor de locuit cu spaţii verzi şi de agrement a reprezentat o preocupare constantă în evoluţia urbanismului de-a lungul timpului. Pe de altă parte, oraşele cu cât se dezvoltă mai mult sub aspect demografic şi industrial, exercită o presiune din ce în ce mai mare asupra vegetaţei din jur, pe care o degradează treptat.

În acest context, *spaţiul verde* poate fi definit ca o categorie funcţională din cadrul localităţilor sau din zonele limitrofe acestora a cărei specific este determinat în primul rând de vegetaţie şi, în al doilea rând de dotări şi echipamente corespunzătoare odihnei, recreerii şi agrementului în aer liber (Erdeli et al., 1999, p. 297) (Figura 55).

Figura 55. Grădinile exotice din Monte Carlo (Monaco), una dintre importantele atracţii turistice de pe Coasta de Azur.
(Foto: R. Săgeată)

Spre deosebire de acestea, *zona de agrement* constituie o entitate peisagistică din afara localităţilor, a cărei valoare constă în primul rând în prezenţa pădurii sau/şi a apelor, iar în al doilea rând în dotările şi echipamentele pentru odihnă, recreaţie şi agrement în aer liber; scopul zonelor de agrement este asigurarea condiţiilor de odihnă, recreaţie şi agrement pentru week-end (Idem, p. 352).

În ţara noastră, preocupări pentru amenajarea de spaţii verzi (parcuri şi grădini) se cunosc încă din anul 1567 când a fost amenajată o grădină în terase în oraşul *Alba Iulia*, iar mai târziu, altele în *Iernut*, *Sibiu* şi *Făgăraş*. Secolul al XVIII-lea a constituit o perioadă de maximă dezvoltare a amenajărilor de parcuri şi grădini, mai ales pe lângă unele castele din Transilvania, acestea fiind inspirate la început după modelul francez (*Avrig*, *Bonţida* etc.). Ulterior, acestea au suferit modificări sub influenţa stilului englez, prin construirea de terase libere, peluze de gazon, elemente rustice etc. Printre acestea se numără parcul de la *Gorneşti*, pe malul Mureşului, între 1789 şi 1792 şi de la *Cluj-Napoca*, de-a lungul Someşului (actualul parc al oraşului, 20 ha) în 1838, iar la *Timişoara* sunt amenajate la începutul secolului al XIX-lea o serie de parcuri limitrofe canalului Bega. Tot în această perioadă (1857) încep lucrările de amenajare a parcurilor „Sub Arini” (30 ha) şi „Dumbrava” (40 ha) din *Sibiu* (Muja, 1994, p 67) (Figura 56).

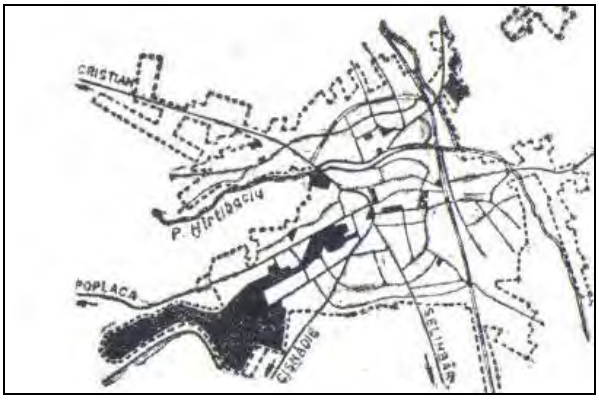



Figura 56. Sistemul de spaţii verzi din municipiul Sibiu
Sursa: Muja, 1994, p. 91.

Concomitent încă din secolele XIV-XV, s-au amenajat parcuri şi grădini şi în Oltenia, Muntenia şi Moldova, la început lângă unele mănăstiri (*Dealu*, *Snagov*, *Cozia*, *Curtea de Argeş*, *Tismana*, *Târgovişte* etc.), apoi în mediul urban: parcurile din *Giurgiu* (1830), *Brăila* (1834-1844), grădina „Cişmigiu" din *Bucureşti* (1845-1884), grădina Botanică din *Bucureşti* (1885), parcul „Zăvoiul" din *Râmnicu Vâlcea* (1856), Grădina Botanică din *Cluj* (amenajare începută în 1872), parcul castelului Peleş din *Sinaia* (început din 1881), parcul „Bibescu" din *Craiova* (1902), parcul „Carol" din *Bucureşti* (1904-1906) etc., astfel că în 1949 existau în România 1 840 hectare de spaţii verzi, revenind 4 $m^2$ spaţiu verde / locuitor (Idem, p. 68). Preocupările ulterioare privind buna organizare a acestui domeniu au condus la ameliorarea calitativă a amenajărilor de spaţii verzi, suprafaţa acestora crescând la 3 583 ha în 1960 (6,1 $m^2$ / locuitor), la 9 311 ha în 1970 (11,3 $m^2$ / locuitor) şi la 21 955 ha în anul 1989 (17,8 $m^2$ / locuitor).

După 1990, pe fondul iniţiativelor antreprenoriale dezvoltate haotic, având ca miză profitul cu orice preţ şi în contextul unui cadru legislativ incoerent, suprafeţele ocupate de spaţii verzi şi îndeosebi cele din mediul urban au scăzut considerabil, suprafaţa spaţiilor verzi din oraşele româneşti situându-se în prezent cu mult sub normele acceptate de reglementările europene în acest sens. Acestea indică o suprafaţă minimă de spaţii verzi de 26 $m^2$ / locuitor, în timp ce Organizaţia Mondială a Sănătăţii recomandă o suprafaţă de 52 $m^2$ spaţiu verde / locuitor. Pe de altă parte, conform normelor UE, spaţiile verzi ar trebui să acopere aproximativ 30% din suprafaţa intravilanului unui oraş, iar repartizarea acestora trebuie să permită populaţiei să aibă acces la ele în aproximativ 15 minute de mers pe jos.

Faţă de această situaţie, în Bucureşti, unui locuitor îi revin în prezent 2,5 $m^2$ de spaţiu verde, adică un sfert din norma minimă la nivel european, pe când unele capitale, cum ar fi Stockholm sau Londra deţin suprafeţe de 83 $m^2$, respectiv 64 $m^2$ spaţiu verde / locuitor. În Bucureşti, spaţiile verzi au dispărut în ultimii 19 ani în proporţie de 60%; capitala României are în prezent circa 13 milioane $m^2$ de spaţii verzi, faţă de 35 milioane $m^2$ în 1989[119], aceasta în timp ce Bucureştiul a ajuns pe ultimul loc în rândul capitalelor

[119] Din 1990, ritmul dispariţiei spaţiilor verzi în Bucureşti a fost de 100 ha pe an, iar prin abrogarea OUG 114 ar putea căpăta statut de spaţiu construibil 12 ha din Parcul Titan, 3 ha din Parcul

europene în ceea ce priveşte poluarea. Bucureştenii inhalează circa 9 tone de praf zilnic, ei fiind ameninţaţi de o cantitate de praf de 260 – 280 tone / $km^2$, aceasta în timp ce în unele capitale europene cantitatea de praf se situează sub 20 tone / $km^2$ [120]. La aceasta se adaugă plumbul produs de gazele de eşapament ale automobilelor; aproximativ 65% dintre bucureşteni se supun zilnic unor concentraţii mai mari decât maximul acceptat la nivel european de oxizi de azot, sulf, plumb şi monoxid de carbon.

**Bucureşti. Reţeaua de spaţii verzi.**

În condiţiile actuale, când oraşul pare dominat de o lume a betonului, lipsită de personalitate, când poluarea îşi face tot mai simţite efectele negative asupra sănătăţii locuitorilor (cu efecte implicite asupra scăderii capacităţii de muncă şi concentrare), problema situaţiei actuale şi de perspectivă a spaţiilor verzi şi în mod special a celor dominate de vegetaţia înaltă, forestieră (tip „parc" sau pădure de agrement) trebuie atent concentrată, supravegheată şi dezvoltată, corespunzător gradului de stress al populaţiei şi poluării de tot felul la care aceasta este supusă.

Analiza modului în care spaţiile verzi şi în mod special cele grupate în areale compacte (parcuri şi păduri de agrement) trebuie obligatoriu să pornească de la prezenţa acestora în interiorul oraşului, de la gradul lor de conservare şi posibilităţile lor concrete de extindere. Alături de spaţiile verzi compacte, trebuie avute în vedere şi insulele de vegetaţie disipate în toată aria urbană, în lungul sau în zona mediană a unor artere de circulaţie, în zona înconjurătoare a unor instituţii sau arene sportive, cimitire etc.

Analiza prezenţei actuale a spaţiilor verzi de tip „parc", conduce la distingerea următoarelor categorii de parcuri:

- parcuri mari, bine organizate şi care prezintă un grad ridicat de integralitate: parcurile Herăstrău, Tineretului, Titan, Carol, Cişmigiu, Grădina Botanică, parcurile Cotroceni, Tei, Floreasca, Drumul Taberei, Nicolae Bălcescu, Circului, Presei Libere (Tabelul 25) etc. Desigur că şi în aceste parcuri (şi mai ales în cadrul celor mai recent apărute pe harta Bucureştiului) este necesară o completare a speciilor arboricole şi o regenerare a speciilor deja plantate;
- parcuri de dimensiuni mai mici: Kiseleff, Icoanei, Ioanid, Operei, Morarilor, parcurile din incinta Spitalului Universitar, a Academiei Militare (Panduri), Dealul Mitropoliei etc.

În toate aceste cazuri, problema care se pune este legată de menţinerea integralităţii spaţiilor verzi şi a vegetaţiei arboricole, înlocuirea arborilor bătrâni, creşterea numărului de specii repede crescătoare, îmbogăţirea speciilor floricole, igienizarea parcurilor. O altă direcţie o constituie cea a continuării şi definitivării acţiunii de creare de noi spaţii de tip „parc", noi spaţii amenajate în acest sens fiind cele din preajma Lacului Morii (Crângaşi), parcul din jurul Palatului Copiilor, cel din zona Văcăreşti, din jurul Politehnicii şi în special cel din jurul Parlamentului României.

În cazul spaţiului situat în lunca Dâmboviţei, limitrof acumulării Văcăreşti, parcul va avea şi un rol de protecţie a polderului creat aici în acţiunea de canalizare a Dâmboviţei.

O altă direcţie de urmat ar fi cea de amenajare a unor spaţii de recreere şi combatere a poluării în arealele care acum permit acest lucru, spaţii cu rol de protecţie fonică şi care ar întrerupe monotonia betonului blocurilor de locuit şi a unităţilor industriale rămase mult în interiorul oraşului şi ar ajuta la depoluare. Pe de altă parte se impune realizarea unei centuri verzi în jurul Dâmboviţei amenajate, deoarece în prezent în apele râului se oglindesc zidurile gri-cenuşii ale clădirilor riverane, iar senzaţia

---

Politehnica, 3 ha din Parcul Tineretului, câteva hectare din Parcul Herăstrău, întregul Parc Izvor, Parcul Circului şi câteva sute de spaţii verzi dintre blocuri.

[120] Sursa: http://www.adevărul.ro

de ariditate este prezentă la orice pas. Totodată, cele două mari incinte: una lacustră (Lacul Morii) şi alta de tip polder (Văcăreşti) trebuie înconjurate de o perdea forestieră ce ajută la integrarea în peisaj a acestora şi totodată se constituie în arii de recreere şi plimbare a locuitorilor.

Tabelul 25. Principalele parcuri din Bucureşti.

| Denumirea | Suprafaţa (ha) | Anul amenajării |
|---|---|---|
| | | |
| Parcul (Grădina) Cişmigiu | 17 | 1847 – 1852 |
| Parcul Herăstrău | 187 | 1936 – 1939 |
| Parcul Carol (Libertăţii) | 36 | 1900 – 1906 |
| Parcul Naţional (23 August) | 54 | 1953 |
| Parcul Tineretului | 200 | 1970 |
| Parcul Titan | 98 | 1963 – 1964 |
| Parcul Drumul Taberei | 30 | 1970 – 1980 |
| Parcul Kiseleef | 18 | 1831 – 1832 |
| Parcul Nicolae Bălcescu | 12 | 1953 – 1954 |
| Parcul Plumbuita | 80 | 1977 |
| Parcul Circului | 2 | 1961 – 1962 |
| Grădina Botanică | 18 | 1860 – 1866 |
| Grădina Icoanei | 1 | 1870 – 1875 |
| Grădina Ioanid | 0,8 | 1870 |
| Parcul Tei | 8 | 1948 |

Sursa : Ghinea (1996), I, p. 313-316.

Pornind din aria centrală spre intrările şi ieşirile din Capitală trebuie reconstituite axele arboricole cu rol peisagistic ce însoţesc principalele artere de penetrare: Pantelimon şi Colentina (către Constanţa), Militari către Piteşti, Berceni şi Giurgiului (către Giurgiu), Chitila spre Târgovişte etc.

Acţiunea de cea mai mare amploare este constituirea centurii verzi din imediata apropiere a spaţiului construit şi a zonelor industriale. Privit din afară, Bucureştiul pare o aglomerare haotică de blocuri gri ce izbucnesc din netezimea câmpiei. Domină culorile gri-cenuşii, praful şi fumul realizând un adevărat „halou". Se trece brusc de la terenurile agricole, mai mult sau mai puţin îngrijite la zidurile de beton sau la incintele industriale. Ce s-ar putea face pentru a se realiza schimbarea, măcar din punct de vedere estetic, dar mai ales pentru sănătatea oamenilor care locuiesc şi muncesc în aceste cartiere sau în preajma lor ?

La limita actuală a spaţiului construit, să se creeze o primă perdea forestieră cu rol de protecţie şi recreere, cu o lăţime cuprinsă între 100 şi 300 m. Pornind din sudul oraşului, din zona Progresul, perdeaua forestieră de protecţie va proteja cartierul de case de aici până la strada Turnu Măgurele şi Şoseaua Berceni. În acest fel, va fi protejat de zgomotul centralei termice Progresul un întreg areal de locuinţe din zona Berceni – Brâncoveanu. În măsura posibilităţilor, perdeaua forestieră va înconjura efectiv centrala termică. Din zona şoselei Berceni, perdeaua de protecţie va borda zona poluantă IMGB şi se va îndrepta spre Popeşti-Leodeni, traversând Şoseaua Olteniţei şi înconjurând zona polderului Văcăreşti şi staţia de depoluare Glina. Ulterior, vor fi înconjurate platformele industriale Dudeşti-Titan pentru ca în final să facă racordul cu zona de agrement ce însoţeşte salba de lacuri din lungul văii Colentina. În nordul oraşului se resimte lipsa unei zone tampon către spaţiul zgomotos al aerogării Băneasa şi în cartierele Chitila şi Giuleşti. Cea mai necesară este însă protecţia climatică a cartierelor din vestul oraşului (Militari şi Drumul Taberei) prin intermediul unei perdele forestiere, deoarece blocurile se termină brusc în întinderea câmpiei. Totodată, aceasta ar fi menită să protejeze zona centralei termice CET Vest. În fine, cartierele Rahova – Alexandriei şi respectiv Ferentari solicită de asemenea o protecţie vegetală atât din punct de vedere estetic cât şi fonic şi antipoluant (pulberi, fum).

Realizarea unor astfel de zone verzi de protecţie ar trebui să ofere o serie de avantaje şi

locuitorilor din zonele urbane periferice, deoarece costurile mari ale transportului către marile parcuri ale oraşului sau către zonele de agrement din afara oraşului vor fi înlocuite de petrecerea timpului liber în spaţiul verde din imediata apropiere a cartierului de locuinţe. Poluarea fonică şi atmosferică realizată de centralele termice (cum ar fi Grozăveşti sau Progresul) ar fi astfel mult diminuată. Vegetaţia arboricolă din unele campusuri universitare (Politehnica, Agronomie) trebuie consolidată sporindu-se astfel calitatea aerului şi oferind condiţii de îmbunătăţite activităţii de studiu. Arealul marilor şţranduri ale oraşului şi al complexelor sportive (Dinamo, Parcul Copilului, Parcul Progresului, Ghencea, Tineretului etc.) trebuie menţinut şi îmbunătăţit. În fine, refacerea micilor scuaruri verzi din interiorul oraşului, dintre blocurile de locuit poate contribui alături de parcuri şi pădurile de agrement la protecţia şi depoluarea oraşului, în condiţiile în care şi legislaţia va accentua caracterul antipoluant al circulaţiei rutiere şi al activităţilor industriale pe baze ecologice.

Şi în alte oraşe, situaţia este similară. În *Botoşani*, supranumit cândva „oraşul grădinilor", suprafaţa de spaţii verzi pe cap de locuitor este de 12 $m^2$, iar în *Târgu Jiu* există 64 ha, cota de spaţiu verde pentru fiecare persoană fiind de 6 – 8 $m^2$, cu mult sub media Uniunii Europene. În centrele urbane aferente judeţului Sibiu aceasta variază între 40,2 $m^2$ / locuitor în oraşul *Ocna Sibiului* şi doar 4,2 $m^2$ / locuitor în municipiul *Mediaş* (Tabelul 26).

La nivel regional, pe ultimele locuri în ceea ce priveşte suprafaţa ocupată de spaţii verzi sunt judeţe din zona de câmpie, dintre care unele situate în zone turistice de interes deosebit: *Teleorman* (5% din suprafaţa judeţului), dar şi *Constanţa* (unde spaţiile verzi şi de agrement ocupă doar 5,5% din suprafaţa judeţului), apoi *Brăila* (5,7%), *Ialomiţa* (5,8%), *Galaţi* (8,3%) şi *Olt* (9,6% din suprafaţa judeţului).

Tabelul 26. Elemente caracteristice privind spaţiile verzi ale unor oraşe din judeţul Sibiu

| Centrul Urban | Populaţia (loc., 1.07.2007) | Categoria de relief | Altitudinea (m) | Suprafaţa spaţiilor verzi propusă în planurile de urbanism | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | hectare | $m^2$/ locuitor | % din supr. localităţii |
| Sibiu * | 154 458 | Dealuri şi podişuri joase | 455 | 272,9 | 14,9 | 10,8 |
| Mediaş * | 53 564 | | 228 | 29,0 | 4,2 | 3,7 |
| Agnita | 11 320 | | 480 | 14,8 | 11,5 | 7,0 |
| Cisnădie | 16 073 | | 490 | 13,9 | 6,3 | 6,0 |
| Copşa Mică | 5 441 | | 295 | 7,0 | 11,7 | 2,5 |
| Dumbrăveni | 8 343 | | 345 | 14,8 | 13,5 | 5,2 |
| Ocna Sibiului | 4 210 | | 408 | 20,8 | 40,2 | 9,5 |

* municipii. Sursa: Muja, 1994, p. 82.

## 6. Alte zone funcţionale urbane

Acestea sunt considerate adesea zone funcţionale complementare, fiind în unele studii integrate fie zonei rezidenţiale (în cazul zonelor administrativă, universitară sau sanitară), fie zonei industriale (în situaţia zonelor specializate în transporturi).

### *6.1. Zona politico-administrativă*

Reprezintă acea parte a teritoriului intravilan în care sunt concentrate clădirile care adăpostesc instituţiile cu rol de decizie politico-administrativă, fiind caracteristică doar capitalelor de stat şi reşedinţelor politico-administrative[121] (unde se poate vorbi de *zonă politico-administrativă*) sau reşedinţelor administrative [122] (*zone administrative*). În primul caz, zonei politico-administrative îi sunt asociate clădiri ministeriale, ambasade, sedii ale puterii legislative şi anexele acestora, iar în cel de-al doilea caz, sedii ale instituţiilor administraţiei locale. Instituţiile judiciare, sediile unor partide politice sau chiar instituţii care aparţin în mod obişnuit districtului central de afaceri (instituţii bancare, de credit şi asigurare etc), pot fi de asemenea asociate zonei administrative.

În cele mai multe situaţii însă, zonele administrative se confundă sau sunt integrate în zonele centrale cu funcţie predominant comercială. Este vorba de oraşele în care acestor funcţiuni le sunt afectate un număr redus de dotări (reşedinţele judeţelor din România sunt exemple tipice în acest sens). În alte oraşe, zona administrativă are un caracter difuz, fiind integrată zonei rezidenţiale.

La polul opus, zone politico-administrative bine conturate caracterizează capitalele mari: cartierul *Westminster* din Londra, *Kremlinul* din Moscova, zona Bulevardului Unirii din Bucureşti, piaţa *Sintagma* din Atena, zona *Pankow* din Berlin sau zona de est a oraşului *Bruxelles*, în jurul palatului regal etc. O importanţă deosebită o au zonele politico-administrative în cazul unor oraşe construite şi dezvoltate special pentru funcţia de capitală: *Washington* [123], *Canberra*, *Brasilia*, *Versailles*, sau ale oraşelor capitală ale unor state din cadrul S.U.A., care se înscriu în aceeaşi logică de dezvoltare (*Sacramento*, de exemplu).

### *6.2. Zona universitară*

Pe lângă universităţile de prestigiu se dezvoltă adesea numerose dotări cu funcţiuni de învăţământ-cercetare şi conexe (administrative): laboratoare de cercetare şi unităţi de experimentare, cămine studenţeşti, cantine, dotări de recreere şi divertisment, ce determină frecvent o adevărată „explozie teritorială” a învăţământului universitar, sub forma *campusurilor*.

Această tendinţă a delocalizării universitare s-a manifestat încă din Evul Mediu (*Cartierul Latin* din Paris, dezvoltat pe lângă citadela universitară *Sorbona* este un astfel de exemplu), însă a căpătat o dezvoltare considerabilă mai ales în a doua jumătate a secolului XX, când aglomeraţia, zgomotul şi lipsa de extindere a spaţiilor universitare amplasate la început în zonele centrale ale intravilanului a determinat localizări periferice (de exemplu, noul campus de la *Nanterre*, la periferia vestică a aglomeraţiei pariziene pentru universitatea Paris X, campusul de la *Fontenay aux Roses*, la est de

[121] În cazul statelor descentralizate, cu structură federală.
[122] În cazul statelor centralizate, cu structură unitară.
[123] În *Washington*, suprafaţa zonei politico-administrative însumează 18,2% din suprafaţa totală a oraşului, faţă de doar 3,3% cât revine zonei industriale (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 151).

Paris, campusurile *Belle Beille* şi *Saint Serge* pentru Universitatea din Angers (Figura 57) etc.

a.

b.

Figura 57. Zone universitare în oraşul Angers (Franţa).
a. Belle Beille, b. Saint Serge (Foto: R. Săgeată, 2001).

În cazul unor oraşe mai mici dar specializate, cu funcţie universitară, zonele universitare deţin o pondere importantă din totalul intravilanului, formând practic nucleul propriu-zis al oraşului (exemple: *Berkeley* şi *New Haven* în S.U.A., *Heidelberg* în Germania, *Pavia* în Italia etc.). În centrele universitare româneşti, astfel de zone, bine structurate sunt caracteristice pentru *Bucureşti* (zonele Grozăveşti-Regie, Politehnica-Leu, Timpuri-Noi); *Cluj-Napoca* (în partea central-sudică a oraşului); *Timişoara* (pe malul stâng al canalului Bega; *Braşov* (pe „Colina Universităţii"); *Iaşi* (zonele Copou, Tudor Vladimirescu etc), *Galaţi* (pe strada Domnească) etc.

*6.3. Zona sanitară*

Zonele sanitare, ce grupează dotările cu destinaţie sanitară (spitale, clinici, instituţii de învăţământ superior medical) sunt de asemenea caracteristice oraşelor mari, cu un mare număr de astfel de dotări.

Sunt localizate cu precădere în proximitatea unor parcuri şi zone verzi, lipsite de zgomot şi cu favorabilităţi topoclimatice (poluare redusă, aero-ionizare, frecvenţă minimă a inversiunilor termice şi a zilelor cu ceaţă); caracteristice în acest sens sunt zonele *Eroilor-Cotroceni-Grozăveşti* şi *Fundeni* din Bucureşti, sau cea din Cluj-Napoca, din centrul istoric, ce se continuă spre sud-vestul oraşului[124].

*6.4. Zonele de transporturi*

Grupează infrastructura aferentă activităţilor de transport, diferenţiindu-se în funcţie de modul de transport practicat: zone portuare, zone feroviare, zone de transporturi rutiere şi zone de transporturi aeriene.

Dintre acestea, cel mai bine evidenţiate sunt *zonele portuare*, care au avut la început o dezvoltare liniară, în lungul ţărmurilor, după care cu timpul, prin lucrările de

[124] Reprezentativă pentru acea zonă a oraşului este şi toponimia străzilor, care îi atestă funcţionalitatea, reprezentativă în acest sens fiind *Strada Clinicilor*.

amenajare (dragări, excavări, amenajarea de docuri[125], diguri de larg, insule artificiale, facilităţi de încărcare-descărcare etc.), au devenit din ce în ce mai artificiale.

O altă caracteristică a majorităţii zonelor portuare este interconexiunea a mai multor categorii de transport: maritim, fluvial, rutier, feroviar, iar în multe cazuri, chiar şi aerian. Aceasta a atras localizarea de unităţi industriale şi spaţii de depozitare, zonei portuare fiindu-i astfel asociate funcţii industriale şi comerciale. În multe situaţii, dezvoltarea unor astfel de zone a fost încurajată prin facilităţi fiscale, luând astfel naştere *zonele libere*. Acestea reprezintă zone bine delimitate în care pot fi introduce mărfuri în vederea prelucrării şi comercializării lor pe terţe pieţe, fără aplicarea restricţiilor regimului vamal, în comparaţie cu restul teritoriului naţional (Erdeli et al., 1999, p. 355). Acestea sunt create, de regulă, pentru a se constitui în nuclee de dezvoltare economică prin atragerea de capital străin.

Deşi au cel mai adesea un caracter complex, zonele portuare sunt structurate în raport de specializarea internă, dată de specificul mărfurilor traficate. Se disting astfel sectoare de containere, sectoare specializate în traficul ţiţeiului şi al produselor petroliere, pentru cereale, lemn, produse alimentare etc[126]. Alte porturi sunt strict specializate, în raport de specificul mărfurilor traficate. Dacă în cazul porturilor complexe, localizarea este dată de pieţele de desfacere şi implicit de marile centre urbane, cele specializate sunt localizate cu precădere în proximitatea surselor de materii prime: de exemplu, cele legate de resursele de hidrocarburi din bazinul Golfului Persic (*Ra's at Tannurah*, din Arabia Saudită; *Khark Terminal* din Iran sau *Mina al Ahmadi* din Kuwait), din Marea Caspică (*Baku*) sau Golful Mexic (*Houston*); altele, situate în apropierea unor areale miniere, sunt specializate în transportul minereurilor de fier (precum *Narvik* în Norvegia sau *Duluth*, în vestul Lacului Superior – S.U.A.) sau al cărbunelui (*Cardiff*, în Marea Britanie), după cum portul *Arhanghelsk* de la Marea Barents, situat în proximitatea taigalei siberiene, este specializat în exportul lemnului. Un alt model de localizare portuară este la limita unor axe de circulaţie transcontinentală. *Constanţa*, de exemplu, este situată la extremitatea estică a axei fluviale transcontinentale Dunăre-Main-Rhin[127], în vreme ce la capătul opus al acestei magistrale, la Marea Nordului, s-a dezvoltat portul *Rotterdam*, cel mai mare complex portuar din lume în ceea ce priveşte volumul traficului de mărfuri şi care deserveşte un întins hinterland din Europa Occidentală, conferindu-i o importanţă economică şi comercială deosebită (Figura 58).

Similar, unele porturi specializate în tranzitul hidrocarburilor s-au dezvoltat la capătul unor magistrale de transport (conducte) continentale: *Basra* (în Irak), *Haifa* (în Israel), *Saida* (în Liban), *Banyas* (în Siria), *Aqaba* (în Iordania), pentru a da câteva exemple doar din Orientul Apropiat şi Mijlociu.

---

[125] Bazine închise, în care nivelul apei este controlat.

[126] De exemplu, portul *Constanţa* are trei sectoare clasice: pentru petrol, cereale şi lemn, iar portul *Londra* are sectoare specializate destinate traficului de petrol, bumbac, vin, zahăr, fructe, tutun şi lemn (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 153).

[127] Prin intermediul canalelor navigabile Dunăre-Main-Rhin şi Dunăre-Marea Neagră.

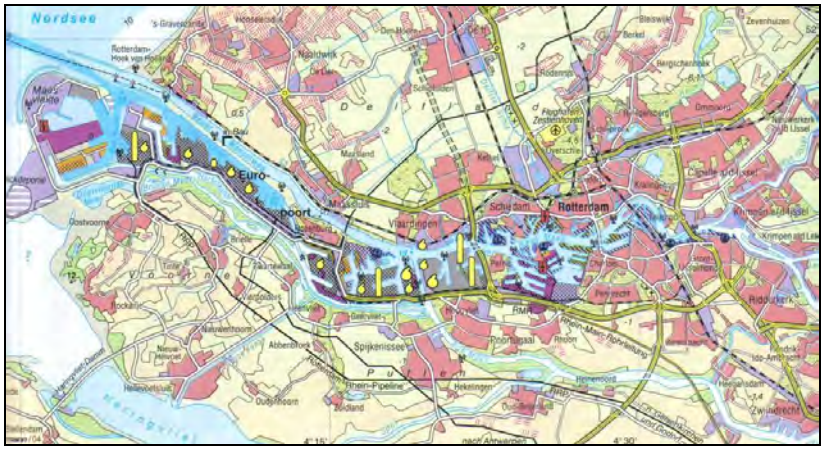


Figura 58. Zona portuară Rotterdam-Europoort (Olanda)
Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig, 1998, p. 85.

Iniţial, zonele portuare s-au dezvoltat în proximitatea nucleului comercial-meşteşugăresc (ca de exemplu la *Marsilia*, *Bordeaux*, *Rotterdam*, *Londra*, *Constanţa*, *Galaţi* sau *Hamburg*), însă pe măsura creşterii traficului portuar şi al tonajului navelor, dotările portuare s-au extins către aval (în cazul estuarelor) sau către porţiunile de ţărm în dreptul cărora marea este mai adâncă, ajungându-se la formarea unor *avanporturi*, accesibile navelor de mare tonaj (*Shell Haven* în estuarul Tamisei, avanport petrolier al Londrei; *Saint Nazaire*, avanport al oraşului Nantes, în estuarul Loarei; *Bremerhaven*, avanport al Bremenului, în estuarul Elbei etc.). În nordul Europei, ca urmare a mişcărilor de ridicare a Scutului Fenoscandic, apele mării s-au retras, obligând dotările portuare să se deplaseze spre larg, prin diguri şi insule artificiale, în timp ce unele vechi canale portuare au fost transformate în străzi (ca de exemplu, la *Göteborg* sau *Turku*) (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 153).

În ale situaţii ca urmare a dezvoltării infrastructurii portuare s-a ajuns la o contradicţie în ceea ce priveşte utilizarea terenurilor, amenajările portuare intrând în contradicţie cu cele turistice, cum se întâmplă în zona *Constanţa Sud – Agigea - Eforie* sau *Mangalia Nord*, fiind evident impactul negativ al poluării plajelor ca urmare a activităţilor portuare.

*Zonele feroviare* cuprind infrastructura feroviară: linii de cale ferată, gări, triaje, ateliere de întreţinere şi reparare a materialului rulant etc.). Marile gări de călători creează nuclee de concentrare demografică ce atrag funcţiuni complementare: comerciale şi de cazare. Astfel de exemple sunt numeroase şi caracterizează practic toate marile centre urbane; se dezvoltă astfel nuclee comerciale secundare, în unele cazuri prin chiar localizarea unor mari centre comerciale de tip mall sau hipermarket (cum se întâlneşte în proximitatea gărilor din *Braşov* sau a recent modernizatelor gări din *Constanţa* şi *Galaţi*). Dotările hoteliere, legate de înnoptarea călătorilor reprezintă o altă categorie de infrastructură asociată celei de transport.

În anumite situaţii, zonele feroviare se pot constitui în factori limitativi ai extinderii urbane, liniile feroviare trebuind traversate prin artere de circulaţie subterană sau supraterană (cum este cazul în *Bucureşti*, *Sibiu*, *Galaţi*, *Craiova* etc.). În alte cazuri,

acestea traversează intravilanul prin pasaje subterane (situaţie întâlnită în multe oraşe din Franţa), sau folosesc reţeaua de metrou (la *Paris*, de exemplu) (Figura 59).

În raport de celelalte zone funcţionale urbane, zonele feroviare se pot grupa în patru tipuri de poziţii (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 153):

- *zone feroviare tangenţiale*, specifice oraşelor care erau mici sau mijlocii în momentul construirii reţelei feroviare şi care ulterior şi-au extins intravilanul în direcţia gării (la *Cluj-Napoca* spre nord, de exemplu) sau care au rămas limitrofe gării (la *Motru*, de exemplu) sau la distanţe apreciabile de aceasta (*Ianca*, *Băile Herculane*, *Orşova* etc.);
- *zone feroviare diametrale*, în care reţeaua feroviară secţionează oraşul, în multe cazuri prin tunele sau pasaje denivelate, servind de multe ori şi pentru transportul intern (la *Paris*, *Berlin*, *Lyon* etc.), prin coborârea în subteran sau prin plantarea în proximitate a unor fâşii de spaţiu verde;
- *zone feroviare radiare*, cu gări-terminus sau capete de linie, poziţie care are avantajul de a valorifica la maximum transportul de pasageri din zona centrală a oraşului (la *Cassel*, *Tours* etc.);
- *zone feroviare circulare*, ce înconjoară perimetrul intravilan, asigurând posibilităţi multiple de localizare a unităţilor industriale dependente de traficul feroviar, permiţând în acelaşi timp tranzitul facil a unor fluxuri feroviare care nu au un impact direct asupra oraşului respectiv (exemple tipice *Bucureşti*, *Paris*, *Moscova*), acest model de localizare fiind şi în legătură cu structura radiar-concentrică a oraşelor respective.

Figura 59. Exemple de zone feroviare.

a. Gara din Angers (Franţa): liniile feroviare traversează oraşul printr-un tunel subteran şi apar la suprafaţă doar în zona gării de călători *Saint Laud* (inaugurată în 2001); b. Monaco-Monte Carlo: exemplu tipic de gară încastrată în versantul montan, accesul în oraş realizându-se prin lifturi de mare capacitate; c-d. Zona limitrofă gărilor *Austerlitz* şi *Lyon* din Paris (c), respectiv *Part Dieu* din Lyon (d) ce au atras funcţiuni hoteliere şi financiar-bancare (foto: R. Săgeată).

În ceea ce priveşte *zonele specializate în transporturi rutiere*, acestea se conturează mai greu la nivelul intravilanului dat fiind caracterul dispers al acestei categorii de transporturi.

*Zonele de transport aerian* se reduc la marile aeroporturi ce sunt situate cel mai adesea la mari distanţe faţă de centrul oraşului (de exemplu, aeroporturile *Malpensa* din Milano sau *Charles de Gaulle* din Paris etc.) pentru a se evita poluarea fonică şi cu noxe, sau efectele nedorite ale unor eventuale accidente. Este şi motivul pentru care traficul aerian al capitalei României a fost descongestionat prin construirea aeroportului

internaţional *Henri Coandă*, lângă Otopeni, situat cu mult în exteriorul zonei rezidenţiale faţă de vechea poartă aeriană a Bucureştiului, aeropotul *Băneasa*.

**Bucureşti. Reţeaua de transporturi şi conexiunile sale cu celelalte zone funcţionale urbane.**

Integrate organic la nivelul intravilanului, transporturile constituie pe de o parte un element component al oraşului, iar pe de altă parte un factor ce conduce la modificarea celorlalte componente urbane. Infrastructura căilor de comunicaţie, configuraţia actuală a tramei stradale, repartiţia teritorială a gărilor, autogărilor şi aeroporturilor, au condus la individualizarea în cadrul intravilanului a unor zone funcţionale de transport. Între aceste zone şi celelalte zone funcţionale urbane s-au stabilit în timp relaţii reciproce subliniate în fapt de raporturile între tipurile de transport urban, suburban şi interurban.

În prezent, în cadrul zonei funcţionale a oraşului Bucureşti se conturează cinci zone de transport diferite ca structură, specializare şi trafic: *zona de nord* (ce cuprinde sistemul feroviar format din Gara de Nord şi zona Basarab-16 Februarie-Băneasa-Bucureşti Triaj-Chitila), iar cu rol secundar autogările Chitila, IDM Regie şi Băneasa); *zona de est* (Faur-Căţelu), *zona Obor*, *zona de vest* (transport feroviar şi autogara Militari) şi *zona de sud* (Filaret-Progresul-Jilava).

Zonele rezidenţiale ocupă suprafeţele cele mai mari în cadrul oraşului; extinderea acestuia s-a realizat în principal prin apariţia de noi zone de locuit. Concomitent s-a realizat atât trama stradală cât şi reţeaua de transport. Dacă în perioada interbelică în zona centrală a oraşului predominau locuinţe cu 7-8 nivele, iar la periferie majoritatea caselor aveau unu, cel mult două nivele, după anul 1948 aspectul zonelor rezidenţiale s-a schimbat radical. S-a pus accentul pe construirea unor zone compacte, fără ca aceste investiţii să fie corelate cu capacitatea dotărilor edilitare şi cu evoluţia numărului de locuitori. Iniţial au apărut cartiere noi de locuinţe de dimensiuni mai reduse, iar de-a lungul arterelor principale se construiesc locuinţe de tip bloc. Ulterior au fost construite marile zone rezidenţiale compacte, prin care s-a distrus specificul oraşului, scopul principal fiind acela de a se integra zonele industriale cu cele rezidenţiale, fapt ce a condus la un contact direct al zonelor rezidenţiale cu cele de transport, cu consecinţe negative în ceea ce priveşte confortul urban. Pe de altă parte, sistemul de transport urban nu a realizat o corelaţie cu extinderea teritorială şi cu creşterea demografică a oraşului. Un factor obiectiv ce a împiedicat realizarea unei corelaţii optime între transport şi dezvoltarea teritorială urbană este configuraţia tramei stradale (Tălângă, 2000, p. 70).

*Trama stradală* actuală este rezultatul evoluţiei spaţiale a oraşului în decursul existenţei sale. Ea este specifică aşezărilor cu dezvoltare teritorială lentă, de la un nucleu central spre exterior, ceea ce a dus la o aglomerare spre centru. În general, trama stradală principală a oraşului este formată din artere ce au un caracter radiar, ce fac legătura între centru şi zonele periferice. În contextul creşterii traficului auto se impune o redimensionare şi modernizare a arterelor şi o racordare a tramei stradale (cu caracter rectangular) din cartierele de blocuri, la trama stradală generală a oraşului.

Raportul zonelor industriale cu cele rezidenţiale şi de transport este direct, cu implicaţii asupra gradului de confort urban şi poluării. Reţeaua de metrou a fost concepută, în principal, pentru a asigura accesul la marile zone industriale şi de transport. Activităţile comerciale s-au extins şi în apropierea zonelor de transport, ca urmare a insuficientei dezvoltări a comerţului din anii 1990. Gările, autogările, aeroporturile şi zonele din apropierea staţiilor de metrou precum şi marile intersecţii ale liniilor de transport urban au devenit zone mixte de transport, comerţ şi servicii. Analiza raportului dintre zonele şi reţelele de transport şi celelalte zone funcţionale urbane evidenţiază o serie de disfuncţionalităţi care pot fi remediate în contextul dezvoltării funcţiei de servicii a oraşului. Este necesară în primul rând o conectare a reţelei de transport urban (în special a celei subterane) cu repartiţia actuală a zonelor de transport, în ideea creşterii gradului de accesibilitate al acestora din toate zonele rezidenţiale ale oraşului.

Capitolul VIII

# SITUL ŞI MORFOLOGIA URBANĂ.

## 1. Consideraţii generale. Situl urban. Favorabilităţi şi restricţii naturale localizarea sitului urban

Mărimea şi poziţia geografică a oraşului se numără printre consecinţele directe ale funcţiei acestuia; funcţia prin necesităţile sale determină localizarea şi dezvoltarea fenomenului urban chiar şi în medii ostile. Resursele de hidrocarburi sau de minereuri au determinat stabilirea oraşelor în plin deşert, în taiga sau în pustiuri îngheţate; porturile impun o anumită configuraţie a ţărmurilor şi o anumită adâncime a apei; prezenţa apei favorizează dezvoltarea oraşelor dar constituie în acelaşi timp şi sursă de risc în cazul inundaţiilor; relieful poate fi de asemenea, deopotrivă atât aliat al fenomenului urban cât şi duşman al acestuia, în cazul unei fragmentări prea mari sau a unor potenţiale riscuri geologice sau geomorfologice (cutremure, vulcanism, alunecări de teren, avalanşe etc.).

De cealaltă parte, poziţia geografică a unui oraş îi determină caracteristicile fizionomice şi evoluţia funcţională şi demografică. Un oraş situat pe litoral va putea avea o funcţie portuară, implicit comercială, dacă şi configuraţia ţărmului permite amplasarea portului, portul permite dezvoltarea funcţiei comerciale şi de transport, transformând oraşul într-un nucleu de convergenţă a căilor de transport, cu impact favorabil asupra evoluţiei demografice. Situarea unui oraş în proximitatea unor resurse de materii prime permite dezvoltarea funcţiei extractive, aşezarea respectivă absorbind forţă de muncă din spaţiile limitrofe. De cele mai multe ori, aceste procese premerg acordarea statutului de oraş. De exemplu, aşezările miniere de pe valea Jiului, din bazinul Petroşani (*Petroşani*, *Lupeni*, *Petrila*, *Uricani*, *Aninoasa*) sau din cel al Olteniei (*Motru*, *Rovinari*) s-au dezvoltat mai întâi ca centre de extracţie a cărbunelui, ulterior primind şi statut de oraş. Similar s-a întâmplat cu aşezările miniere din depresiunea Maramureşului (*Baia Mare*, *Baia Sprie*, *Cavnic* etc.) care au primit statut de oraş după ce s-au dezvoltat ca centre ale industriei extractive sau cu unele oraşe din Apuseni (*Brad*, *Zlatna*) ale căror evoluţie este legată de minereurile auro-argentifere exploatate aici încă din antichitate. Pentru oraşe ca *Băicoi*, *Câmpina*, *Moreni* sau *Năvodari* rolul determinat în dezvoltare l-au avut extracţiile de hidrocarburi, dinamica lor demografică fiind în strânsă concordanţă cu dinamica exploatărilor. Când resursele se epuizează sau se diminuează, oraşul fie involuează, fie are lor o reconversie, o modificare funcţională a acestuia.

Pe de o parte, industria extractivă atrage industrii din aval (de exemplu, exploatările de petrol atrag amplasarea de rafinării sau petrochimie, cum este cazul la *Câmpina*, *Oneşti*, *Piteşti* sau *Năvodari*), exploatările de minereuri neferoase atrag industriile de prelucrare primară a acestora (*Baia Mare*, *Zlatna* etc), exploatările de

minereuri feroase în combinaţie cu cele de cărbune atrag industria siderurgică (cazul *Hunedoarei*, care foloseşte minereuri de fier din Munţii Poiana Ruscă şi cărbune cocsificabil din Valea Jiului sau al Reşiţei care foloseşte minereuri şi cărbune din Munţii Banatului). În aceste situaţii, dinamica resurselor condiţionează dinamica industriei prelucrătoare, care la rândul său influenţează dinamica demografică a oraşului şi implicit fondul construit şi caracteristicile fizionomice ale acestuia. De aceea, oraşele monoindustriale, ale căror evoluţie este strict condiţionată de existenţa unei singure ramuri industriale (şi de cele mai multe ori, de o singură unitate industrială) sunt cele mai vulnerabile în situaţia unor situaţii de criză economico-financiară ce are ca rezultat dereglarea raporturilor inter-industriale de aprovizionare-desfacere. Este situaţia oraşelor miniere din Valea Jiului, ale căror exploatări s-au închis producând şomaj şi care îşi caută noi alternative de dezvoltare prin exploatarea patrimoniului turistic.

Pe de altă parte, la nivel microteritorial, poziţia influenţează direct fizionomia prin *situl urban* (amplasamentul oraşului). Un oraş situat într-o zonă montană sau a cărui dezvoltare a fost încorsetată de ziduri de apărare (*Sighişoara*, *Braşov*, *Sibiu*, *Făgăraş*, *Rupea* etc.), va avea străzi înguste, întortocheate şi cu un grad mare de înclinare.

*Situl* reprezintă, prin urmare, configuraţia locului, a terenului pe care este amplasat un oraş, caracteristicile acestui loc, ce determină un anumit mod de utilizare antropică şi stau la baza configuraţiei spaţiale (morfostructurii) urbane. Principalele elemente ce influenţează situl unei aşezări umane sunt înclinarea, litologia, seismicitatea, relieful, apele curgătoare, pădurea şi configuraţia ţărmurilor marine. Astfel, pentru construcţiile urbane, *înclinarea* optimă a terenului este de 1 – 2°, un teren foarte plat împiedicând scurgerea apelor meteorice şi favorizând inundaţiile (cum sunt frecvente cazuri în Câmpia Banatului), iar o înclinare prea puternică a unor versanţi poate favoriza instabilitatea acestora, cu riscuri de alunecări de teren[128] sau avalanşe masive, sau poate reduce prea mult insolaţia în anumite cartiere[129]. De *litologie* depinde stabilitatea construcţiilor, rocile macroporice putând provoca tasări grave, prăbuşiri sau infliltraţii în subsoluri (cum se întâmplă în cartierele din vestul oraşului *Galaţi*); tot de litologie depinde şi stabilitatea versanţilor sau falezelor, fiind de evitat amplasatea unor construcţii înalte pe muchia falezei (cum este cazul noului ansamblu rezidenţial *Spectrum Residence* din zona Constanţa Nord - Mamaia).

[128] În 1806 o prăbuşire de conglomerate terţiare din versantul Rorrsberg (Elveţia) a afectat localitatea *Goldau*, provocând moartea a 457 persoane; în 1903 o prăbuşire de peste 30 milioane $m^3$ de calcare proterozoice intens fisurate a afectat o parte a oraşului *Frank* din Canada, provocând 76 morţi şi 23 răniţi; alunecările pe loess din provincia chineză *Haiyuan* au provocat peste 200 000 victime; în 1921 un torent noroios rezultat din topirea zăpezilor şi din ploi torenţiale a distrus oraşul *Alma Ata* (Kazahstan), provocând peste 400 de victime; pe 9 octombrie 1963, s-a produs o alunecare masivă de peste 250 milioane $m^3$ de roci şi depozite de alterare ca urmare a creşterii nivelului lacului de acumulare Vajant din nordul Italiei (Friuli-Venezia Giulia), distrugând oraşul *Longarone* şi încă 3 sate şi provocând moartea a peste 2 000 persoane; în 1988 o curgere de noroi a afectat oraşul *Rio de Janeiro*, provocând 200 victime şi peste 20 000 sinistraţi etc (sursa: Tanislav, Costache, 2007).

[129] Cum se întâmplă în *Braşov*, la poalele Tâmpei (sursa: Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008).

*Gradul de seismicitate* este una dintre cele mai importante caracteristici ale sitului unui oraş; construcţiile prin regimul de înălţime, tehnologiile şi materialele folosite trebuie să ţină seama atât de riscul la seismicitate, cât şi de intensitatea şi caracteristicile locale ale seismelor. Mari oraşe s-au dezvoltat fie în arii traversate de falii active (*Kyoto*, *San Francisco*, *Lisabona, Ankara*) fie în proximitatea unor vulcani activi (*Ciudad de Guatemala*[130], *San Salvador*[131], *Anjer*[132], *Saint Pierre*[133], *Petropavlovsk*, *Quito*, *San José*, *Djakarta* etc.). De cele mai multe ori, astfel de riscuri sunt asociate (vulcanism, sesmicitate, alunecări, prăbuşiri etc)[134].

Din acest punct de vedere, capitala României se înscrie printre oraşele cu risc seismic ridicat, fiind cel mai afectat oraş în cazul unui cutremur major cu epicentrul în zona Vrancei (Tabelul 27).

Tabelul 27. Distribuţia cutremurelor de pământ produse în România în funcţie de magnitudine.

| Zona | Magnitudinea $M_{GR}$ | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 – 4,5 | 4,5-5 | 5 – 5,5 | 5,5 -6 | 6 – 6,5 | 6,5 - 7 | peste 7 |
| | Numărul de cutremure (984 – 2000) | | | | | | |
| Vrancea | 346 | 225 | 120 | 74 | 51 | 32 | 37 |
| Banat | 14 | 29 | 9 | 4 | 1 | 0 | 0 |
| Crişana | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Maramureş | 7 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Moldova | 7 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Transilvania | 7 | 3 | 8 | 6 | 7 | 3 | 0 |
| Muntenia de vest | 15 | 8 | 5 | 2 | 4 | 1 | 0 |
| Muntenia de est | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Dobrogea | 9 | 7 | 5 | 1 | 1 | 0 | 1 |

Sursa: Institutul Naţional de Fizică a Pământului, Bucureşti.

[130] Cutremurul catastrofal de la 4 febr. 1974 provocat de erupţia simultană a vulcanilor *El Fuego*, *Pacaya* şi *Santiaquito* care a distrus oraşul *Ciudad de Guatemala*, provocând peste 23.000 morţi, 75.000 răniţi şi o gravă criză umanitară în regiune (Sursa: Manta I., 1985, *Vulcanii Terrei*, Edit. Albatros, Bucureşti, p. 85).

[131] Distrugerea în 1854 a oraşului *San Salvador* ca urmare a erupţiei vulcanului *Izalco* a pus problema mutării sale pe platorul *Santa Tecla* (idem).

[132] Important oraş-port din insula *Jawa* (Indonezia) distrus în totalitate de erupţia vulcanului Krakatau din 1883.

[133] Oraş în insula *Martinica* (Antile) distrus de o puternică erupţie a vulcanului *Mount Pelée* la 8 mai 1902.

[134] O situaţie dramatică în acest sens s-a produs pe 31 mai 1970 în Anzii Peruvieni când o curgere de noroi declanşată de un cutremur cu magnitudinea 7,7 în zona vulcanului Nevado Huascaran a determinat desprinderea unei mase uriaşe de gheaţă amestecată cu noroi şi roci, care a coborât pe o lungime de 15 km cu o viteză de peste 300 km/h, acoperind în câteva minute localităţile *Yungay* şi *Ranrahirca* şi provocând circa 18.000 victime. Curgerea a continuat spre Oceanul Pacific pe valea râului Santo, pe o lungime de 160 km, distrugând sate şi terenuri agricole (Grecu, 2004).

**Riscul seismic şi impactul său asupra populaţiei în Bucureşti**

În Bucureşti, oraş cu circa 2 milioane de locuitori, intensitatea seismelor creşte cu un grad faţă de Vrancea deoarece stratul dur (roca) se află la 1 500 metri adâncine. Între acest stat şi suprafaţă există cinci niveluri de pânze freatice intercalate de pături de argile, nisipuri şi pietrişuri, adică oraşul este aşezat pe o structură geologică slabă, care amplifică mult semnalul seismic (sursa: Traian Moldoveanu, Geotec Bucureşti). Conform hărţilor de microzonare seismică realizate prin studierea cutremurelor din 1986 şi 1990 a rezultat că zonele care amplifică cel mai mult cutremurele în Bucureşti sunt Măgurele, Militari, Panduri, Casa Presei Libere, Pantelimon şi Titan (un cutremur de 7 grade Richter ajunge aici la 8 şi chiar 8,6 grade Richter !), după care urmează zonele Metalurgiei, Unirii, Berceni şi Magheru.

Pe de altă parte, în Bucureşti există 760.000 de locuinţe şi apartamente, cea mai mare parte a acestora în clădiri înalte. Astfel, peste 88% dintre clădirile din Bucureşti au cel mult un etaj, însă doar 16,6% din populaţia oraşului ocupă aceste clădiri. Clădirile cu peste 2 nivele reprezintă 11,6% din totalul fondului locativ, însă sunt locuite de 80% dintre bucureşteni, mai mult de jumătate dintre cetăţenii Capitalei trăind în blocuri cu mai mult de 8 nivele (Figura 60). Aproape jumătate din clădirile din Bucureşti sunt construite înainte de 1945, dar numai 13% dintre locuitorii oraşului ocupă aceste case (Figura 61); 29% dintre clădiri sunt construite în perioada 1946-1963 şi sunt ocupate de 11% dintre locuitorii oraşului, iar clădirile realizate între 1964 şi 1990 reprezintă circa 20% din fondul locativ al oraşului, însă sunt locuite de circa 3/4 dintre locuitorii oraşului.

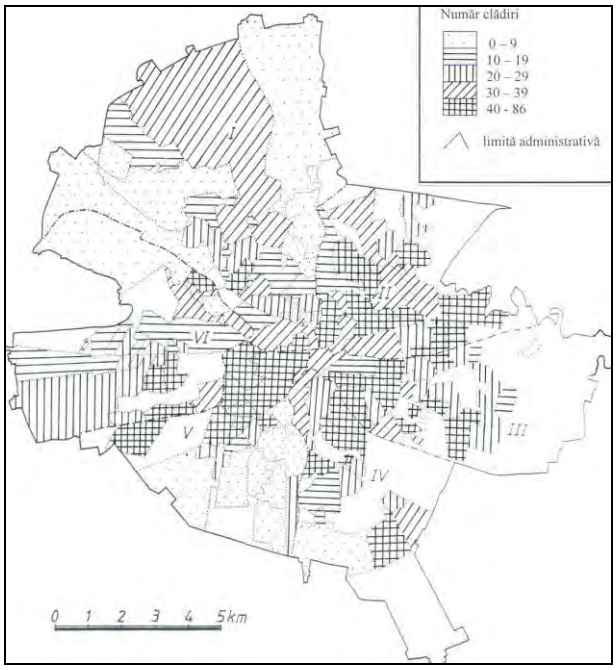



Figura 60. Fondul locativ cuprins între 7 şi 10 etaje în Bucureşti.

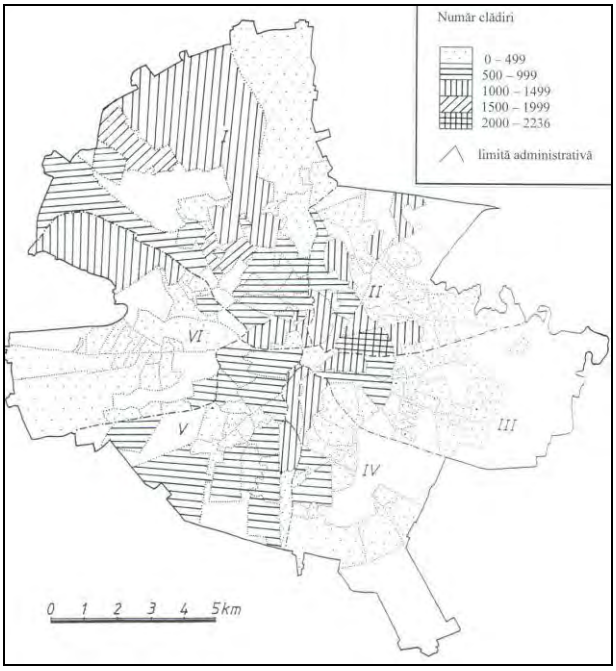



Figura 61. Distribuţia fondului locativ construit înainte de 1945.

Expertizele efectuate au confirmat faptul că fondul locativ din Bucureşti este dominat de lipsa de rezistenţă antiseismică a unui mare număr de clădiri construite înainte de 1940, manifestându-se şi unele „sensibilităţi" în cazul unor structuri flexibile construite între anii 1950 şi 1977, clădiri în care locuieşte o mare parte a populaţiei oraşului. La acestea se adaugă vulnerabilităţile ce pot apărea din cauza concentrării de clădiri înalte vulnerabile (construite înainte de 1940) în zona centrală a oraşului şi care pot antrena avarierea unor obiective industriale, reţele de utilităţi şi dotări de servicii, potenţiale

surse de risc tehnologic (prin incendii, explozii etc). În cazul unui cutremur similar celui din 1977[135] între 600.000 şi 900.000 locuitori (30 – 45% din populaţia oraşului[136]) sunt expuşi preponderent în locuinţe şi/sau instituţii de învăţământ, iar circa 1.500.000 – 1.750.000 persoane sunt expuse preponderent la locul de muncă şi/sau locuinţă. Experienţa cutremurului din 1977 a pus în evidenţă vulnerabilitatea ridicată a unui mare număr de unităţi din reţeaua medico-sanitară, inclusiv a unor spitale cu rol strategic şi a numeroase şcoli.

Conform evaluărilor de risc seismic, construcţiile cele mai vulnerabile sunt în categoria clădirilor înalte, cu peste P + 4 etaje, construite înainte de 1940 şi la care nu s-au efectuat lucrări de consolidare după 1977. În zona centrală a Bucureştiului se află cele mai multe clădiri din această categorie care în urma expertizărilor tehnice realizate după 1990 au fost încadrate în clasa I de risc seismic. În acest sens, prognozele arată că în eventualitatea producerii unui seism major cu epicentrul în Vrancea, similar celui din 1977 pierderile ar fi de cinci ori mai mari datorită, pe de o parte, deteriorării cumulative a construcţiilor vechi, iar pe de altă parte capacităţile de reacţie şi recuperare sunt mai reduse decât în urma seismului din 1977.

Situarea unor oraşe în zone depresionare şi în culoare de vale le predispun la frecvente inversiuni termice (la *Întorsura Buzăului*, de exemplu), ceea ce creşte riscul acumulării noxelor în atmosfera joasă (ex. *Copşa Mică*, *Baia Mare*).

O altă problemă majoră cu care se confruntă aşezările umane şi în special cele urbane o constituie *riscul la inundaţii*. Cea mai mare parte a siturilor urbane sunt situate în proximitatea unor artere hidrografice, în unele situaţii acestea dezvoltându-se şi în albiile minore, zone cu risc de inundabilitate crescut. Localizarea optimă a siturilor urbane se realizează pe formele de relief cu o adâncime a nivelului hidrostatic de minimum 2,5 m dar sunt frecvente situaţii în care mari aglomeraţii urbane se dezvoltă în zone mlăştinoase sau deltaice (*New Orleans*, *Dacca*, *Sankt Petersburg* etc.).

Din acest punct de vedere, rămân în analele istoriei inundaţiile produse în bazinul fluviului *Yangtze* (China) în anul 1931, când s-au suprapus trei perioade ploioase succesive şi au căzut precipitaţii de 140-160 mm în 24 h, ceea ce a produs o viitură care a umplut toate lacurile cu rol de atenuare a debitelor maxime şi a inundat oraşul *Hankeou* şi mari suprafeţe de 100 – 150 km de o parte şi de alta a fluviului (în total, circa 80 000 km$^2$), stratul de apă având o grosime de 2,5 m (Grecu, 2004). În urma acestor inundaţii considerate cel mai mare dezastru natural din timpurile istorice, s-au înregistrat 3,7 milioane de morţi, 28 milioane de sinistraţi şi pagube materiale de 1,4 miliarde USD. În această regiune, inundaţiile au un caracter periodic, înregistrându-se în ultimele două milenii peste 1 500 inundaţii puternice, fluviul schimbându-şi albia de 26 ori cu zeci de kilometri. În 1953, pe 31 ianuarie, s-au produs inundaţii catastrofale în zona polderului *Zuiderzee* (Olanda), ca urmare a vânturilor de nord care au împiedicat vârsarea râurilor Meuse, Escaut şi Rhin. În porţiunile de mare puţin adâncă s-au format valuri de 12 m înălţime, nivelul mareei fiind cu 0,25 – 0,50 m mai ridicat, ceea ce a determinat ruperea digurilor de pe malurile estuarelor şi inundarea polderului. S-au

[135] Seismul din 4 martie 1977 a avut 7,2 grade pe scara Richter şi a făcut 1 570 de victime şi pagube materiale de peste 2 miliarde USD.

[136] Populaţia şcolară în Bucureşti este de circa 600 000 persoane (30% din total).

înregistrat 1 490 morţi, 600.000 sinistraţi, 100.000 hectare de teren complet inundat, comunicaţii întrerupte, pagubele materiale fiind estimate la 300 milioane USD.

În alte situaţii, inundaţiile sunt consecinţa unor cutremure submerse (cum s-a întâmplat pe 26 decembrie 2004 în *Asia de Sud-Est*, când o serie de trei cutremure cu magnitudini cuprinse între 5,2 şi 7,3 grade pe scara Richter în largul coastelor Indoneziei au produs un tsunami devastator ce a provocat moartea a peste 230.000 de oameni mai ales în Indonezia, Thailanda şi Sri Lanka) sau a unor cicloni tropicali[137] şi furtuni extratropicale. Astfel, o furtună care s-a suprapus unei perioade de flux în *Marea Nordului* în noaptea de 31 ian. – 1 febr. 1953 a determinat ruperea digurilor de apărare a unor zone situate sub nivelul mării şi inundarea a numeroase localităţi din Olanda şi estul Marii Britanii, înregistrându-se circa 2.000 de victime, peste 3.000 de locuinţe distruse, 70.000 persoane au fost evacuate în regim de urgenţă; a fost scufundat un ferry-boat provocând 153 victime iar circa un sfert din flota de pescuit a Scoţiei a fost distrusă. În sept. - oct. 1969 au avut loc puternice inundaţii în zone aride din *Algeria* şi *Tunisia* înregistrându-se 540 morţi şi peste 100 milioane USD pagube, o serie de aşezări umane fiind total depopulate (Figura 62).

Figura 62. Aşezări părăsite în Munţii Atlas (Tunisia) datorită inundaţiilor catastrofale din anul 1969.
(foto : R. Săgeată)

**Riscul la inundaţii în oraşele din România**

Reţeaua urbană a României este alcătuită predominant din oraşe mici şi mijlocii, sub 100.000 locuitori, acestea reprezentând 9/10 din numărul lor total, iar în cadrul grupei respective oraşele sub 20.000 locuitori constituie mai mult de jumătate. Aportul lor demografic în totalul populaţiei urbane a ţării este semnificativ, dar, ca pondere relativă, este în continuă scădere în cursul ultimului sfert de secol. Cel mai mare grad de risc la inundaţii îl prezintă oraşele mari, cu peste de 100.000 locuitori, care de altfel sunt puţin numeroase (24). În perioada postbelică acestea s-au constituit ca o categorie distinctă de mărime în cadrul sistemului urban naţional. În prezent, ele grupează o parte din reşedintele de judeţ şi reprezintă importante centre industriale şi de servicii ale României. Sunt puncte nodale majore în reţeaua de transport naţional sau centre universitare şi de cultură etc. Un gradul mediu de risc caracterizează oraşele cu un număr de locuitori cuprins între 50.000 şi 100.000 locuitori. Datorită gradului mare de concentrare a unităţilor gigant cu profil industrial, a lipsei de flexibilitate funcţională,

[137] Pe 13 noiembrie 1970, valurile de furtună generate de ciclonul tropical *Bhola* au produs 500.000 de victime pe ţărmurile Bangladesh-ului; în iulie 1972 uraganul *Agnes* a afectat peninsula Yucatan, Cuba şi Florida, provocând 118 morţi şi pagube materiale de 3 miliarde USD, iar la sfârşitul lunii august 2005 uraganul *Katrina* a afectat zona Caraibelor şi coastele sudice ale S.U.A. devastând oraşul New Orleans şi provocând 1 833 victime, evacuarea a peste 1 milion persoane şi pagube de 125 mld. USD.

oraşele mijlocii sunt în prezent o categorie vulnerabilă, evoluţia viitoare a acestora fiind condiţionată de corelarea restructurării industriei cu dezvoltarea sectorului terţiar. Oraşele cu populaţie sub 50.000 şi în special cele sub 20.000 de locuitori prezintă cel mai scăzut grad de risc la inundaţii. Comparativ cu oraşele din celelalte două categorii urbane, numeroase oraşe mici au întâmpinat dificultăţi în dezvoltarea industrială şi socială.

Existenţa şi starea tehnică a infrastructurii serviciilor de utilitate publică, precum şi posibilitatea populaţiei de a avea acces la aceste servicii sunt se situează la un nivel precar, atât pe plan naţional, regional cât şi local. Numărul şi nivelul calitativ al locuinţelor continuă să se menţină deficitar în raport cu cererea populaţiei şi cu standardele de civilizaţie. Se poate vorbi de o lipsă de locuinţe, în general, şi de locuinţe cu nivel de confort ridicat, în special. Pe de altă parte, orice disfuncţiune într-un sistem (de alimentare cu apă, de canalizare sau de încălzire centralizată a locuinţelor) afectează toate celelalte sisteme cu efecte directe asupra vieţii sociale a locuitorilor oraşelor. Se impune deci, aplicarea proiectelor existente deja şi elaborarea de proiecte în vederea reabilitării şi dezvoltării acestor sisteme ca un tot unitar.

Practic toate unităţile fizico-geografice ale României cuprind reţele de oraşe, aflate într-un permanent proces de amplificare şi diversificare. Există o distribuţie echilibrată, corespunzătoare funcţionalităţii zonelor geografice respective (munte, deal şi podiş, câmpie). Se simte desigur, influenţa anumitor factori:

- altitudinea: circa 90% dintre oraşele actuale sunt situate între 0 şi 400 m; trebuie însă precizat că unele dintre acestea sunt, totuşi, oraşe din regiunea montană (aflate în depresiuni montane sau submontane ori în apropierea contactului cu regiunile învecinate);
- apele curgătoare: cea mai mare parte a oraşelor din România se află localizate pe ape curgătoare mari (18 pe Dunăre, 12 pe Mureş, 10 pe Olt, 9 pe Crişuri şi respectiv pe Jiu, 6 pe Someşuri şi respectiv Prahova etc.);
- prezenţa unor drumuri comerciale, în trecut, sau a marilor căi de comunicaţie, feroviare şi rutiere, în epoca modernă şi contemporană (numai 34 de oraşe din total au, în prezent, o localizare indirectă, respectiv la 5-30 km, rareori mai mult, faţă de magistralele feroviare şi rutiere).

Caracteristicile geografice diferite ale teritoriului României exprimă vulnerabilităţi diferite în ceea ce priveşte inundaţiile. Din punct de vedere al vulnerabilităţii, oraşele României se pot grupa în următoarele categorii (Figura 63):

*1. Oraşe vulnerabile la inundaţii din cauza drenajului insuficient.* Situaţia este caracteristică oraşelor din câmpie, îndeosebi a celor din Câmpia de Vest, unde altitudinile reduse, relieful neted, şi caracteristicile litologice nu conduc la drenajul gravitaţional al apelor din precipitaţii (Pecica, Nădlac, Săcueni, Carei, Tăşnad, Jimbolia, Timişoara, Ineu, Lipova, Sânnicolau Mare etc.).

*2. Oraşe vulnerabile la inundaţii din cauza revărsărilor arterelor hidrografice limitrofe la viituri mari* (peste 1/3 din oraşele României). Vulnerabilitatea la inundaţii a acestor oraşe creşte primăvara, pe fondul aportului de apă adus din topirea zăpezilor care se adaugă precipitaţiilor abundente, dar şi toamna din cauza cantităţilor mari de precipitaţii căzute (Galaţi, Slobozia, Odorheiu Secuiesc, Sălişte a de Sus, Murgeni, Horezu, Novaci, Bumbeşti-Jiu, Avrig, Tălmaciu, Făgăraş etc.).

*3. Oraşe vulnerabile la inundaţii produse din cauza acumulării unor cantităţi mari de ape care nu pot fi preluate de arterele hidrografice secundare, sau de administrarea defectuoasă a controlului debitelor din aceste amenajări.* În această categorie se includ aproximativ 60 de oraşe cu o populaţie totală de aproximativ 4,5 milioane de locuitori. Cele mai importante sunt Bucureşti, Iaşi, Oradea, Bacău, Piteşti, Buzău, Botoşani, Râmnicu Vâlcea, Suceava, Piatra Neamţ, Târgu Jiu, Slatina, Bârlad, Turda, Mediaş, Oneşti, Paşcani, Caracal, Curtea de Argeş.

*4. Oraşe vulnerabile la inundaţii din cauza sistemelor de canalizare insuficiente.* Urbanizarea rapidă din perioada comunistă a dus la apariţia unor oraşe ,,artificiale" care nu au fost prevăzute cu toate elementele unei dotări edilitare adecvate. Unul dintre compromisuri este reprezentat de sistemele de canalizare, din cauza subdimensionării acestora sau, mai nou, din cauza neîntreţinerii şi dezvoltării

acestora, astfel că, în cazul producerii unor ploi abundente, într-o perioadă scurtă de timp, apele din precipitaţii nu mai pot fi preluate de sistemele de canalizare, deversându-se, afectând căile de comunicaţii şi locuinţele (Bucureşti, Constanţa, Tulcea, Brăila, Vaslui, Iaşi, Suceava etc.).

*5. Oraşe vulnerabile la inundaţii din cauza aportului de ape de pe versanţi.* În această categorie sunt incluse majoritatea oraşelor situate în depresiunile intramontane şi submontane. Producerea unor cantităţi mari de precipitaţii pe versanţi conduce la transportul apelor în zonele joase depresionare. Despăduririle din ultimii ani ale versanţilor au amplificat vulnerabilitatea oraşelor la inundaţii (Baia de Arieş, Teiuş, Făget, Drobeta Turnu–Severin, Pucioasa, Câmpina, Abrud, Aiud, Câmpeni, Cugir, Ocna Mureş, Sebeş, Zlatna, Câmpulung, Bacău, Oneşti, Buhuşi, Dărmăneşti, Moineşti, Târgu-Ocna, Aleşd, Beiuş, Marghita etc.).

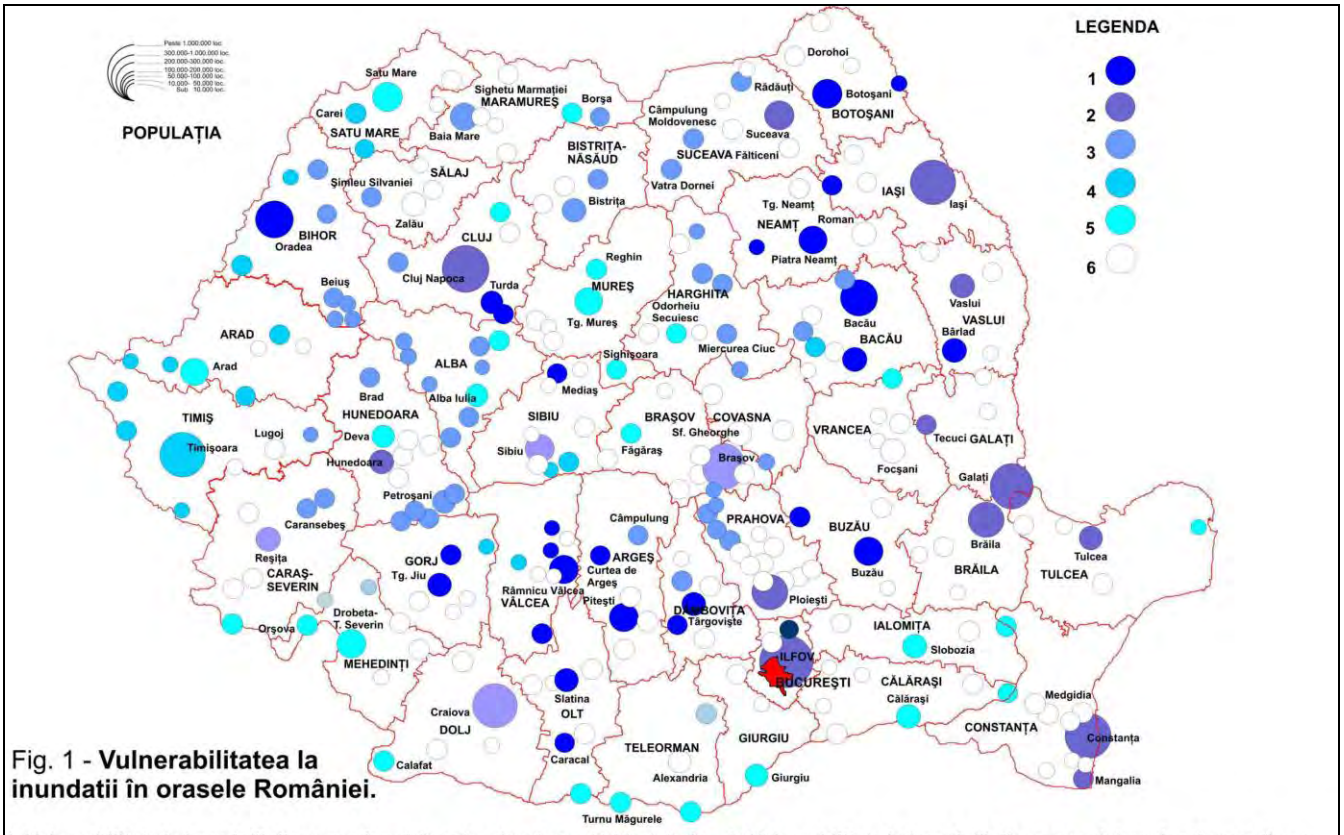



Fig. 1 - **Vulnerabilitatea la inundatii în orasele României.**

**1. Vulnerabilitate la inundatii din cauza barajelor si a altor lucrari hidrotehnice, 2. Vulnerabilitate la inundatii din cauza sistemelor de canalizare necorespunzatoare, 3. Vulnerabilitate la inundatii din cauza aportului de ape de pe versanti, 4. Vulnerabilitate la inundatii din cauza drenajului insuficient, 5. Vulnerabilitate la inundatii din cauza revarsarilor arterelor hidrografice limitrofe la viituri mari, 6. Vulnerabilitate redusa la inundatii.**

Figura 63. Vulnerabilitatea la inundaţii în oraşele României.

## 2. Tipologia siturilor urbane

În funcţie de particularităţile specifice ale cadrului natural local, se disting mai multe tipuri de sit urban (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 67-72):

### *2.1. Situl urban de tip dominant (sit de altitudine, sit de acropolă)*

Acest tip de sit urban este caracteristic pentru regiunile cu veche tradiţie urbană din aria mediteraneeană[138], apărute şi dezvoltate în antichitate şi în Evul Mediu. Oraşele

[138] Europa de Sud, Orientul Apropiat şi Africa de Nord.

cu astfel de situri sunt situate pe forme de relief pozitive, pe înălţimi dominante în raport de zonele limitrofe, având la bază funcţii de apărare. Multe dintre acestea au constituit de-a lungul timpului oraşe-state aflate mulţi ani în conflicte (în India, Italia, Germania etc.). Altele sunt situate de-a lungul unor vechi frontiere, având funcţie de oraşe-cetăţi construite pe înălţimi greu accesibile, ce domină spaţiile din jur (*Edinburgh*[139], *Atena*, *Lyon*, *Carcassonne*, *Verdun*, *Langres*, *Atena*, *Genova*, *Zürich*, *Montreal*, *Alger*, *Deva*, *Sighişoara*, *Suceava*, *Târgu Neamţ*, sau cele ce alcătuiau în trecut „linia Prutului": *Soroca*, *Tighina*, *Cetatea Albă* etc.) (Figura 64).

Figura 64. Situri de tip dominant.
1. Acropole (Atena), 2. Fourvière (Lyon), Cetatea Devei (Deva) (Foto: R. Săgeată).

Situl dominant se adaptează la microformele de relief. Astfel, în zonele cu relief glaciar, siturile dominante folosesc *zăvoare glaciare* (*Graz*, pe valea râului Mur, în Austria) sau *coline morenaine* (*Uppsala*, în Suedia); în zonele cu relief carstic, acestea s-au dezvoltat pe *humuri* (*Gospić*, în polia Lika, Croaţia), iar în cazul unor văi asimetrice, au folosit promontorii dominante situate pe *versantul mai înalt* (*Belgrad*, *Russe* sau carierul *Buda* din Budapesta, toate situate pe malul drept al Dunării) (idem, p. 68). Dezvoltarea urbană, mai ales în perioadele de pace, a determinat extinderea oraşelor către baza înălţimilor dominante pe care acestea s-au constituit.

Din punct de vedere al microreliefului pe care s-a constituit, se pot distinge mai multe variante de sit dominant:

*2.1.1. Sit dominant de promontoriu*, care poate fi la rândul său *de confluenţă*, în cazul adâncirii unor văi confluente în substrat (ex. *Segovia*, *Passau*) sau *de peninsulă* (ex. *Istanbul*, *Lisabona*, *Alger*, *Constanţa* etc.),

*2.1.2. Sit dominant de istm*, care poate fi situat fie între două golfuri (ex. *Corint*) sau între două lacuri, mai ales în nordul Europei şi în Alpi (ex. *Schwerin*, *Interlaken* etc),

*2.1.3. Sit dominant de meandru*, ce foloseşte meandrele încătuşate care pot fi uşor închise prin fortificaţii (ex. *Besançon*, *Luxembourg*, *Berna*, *Toledo*, *Marburg pe Lahn*, *Shrewsbury*, *Veliko Târnovo* etc.).

### *2.2. Situl insular*

Este caracteristic oraşelor care s-au dezvoltat pe baza funcţiei portuare sau acelor oraşe continentale situate în zone cu relief plat şi cu condiţii improprii pentru o bună apărare (ce folosesc în acest sens *ostroave fluviale*).

[139] Avea situl iniţial pe înălţimea *Castle Rock* - „stânca fortificaţiei".

*2.2.1. Situl insular de tip portuar* foloseşte insule maritime apropiate de cele mai multe ori de ţărm, de unde se extinde pe ţărm, prin poduri sau diguri: *Veneţia* (Figura 65), *Stockholm*, *Bremen*, *Lübeck*, *New York*, *Mumbay*, *HongKong* etc.

Figura 65. Sit insular de tip portuar: Veneţia.
Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig, 1998, p. 105.

*2.2.2. Situl insular de tip continental* dezvoltat pe ostroave fluviale, care au şi particularitatea de a facilita traversarea râului sau fluviului prin construirea de poduri, deoarece în dreptul ostrovului lăţimea arterei hidrografice este mai mică (ex: *Paris*, *Berlin*, *Poznan*, *Strassbourg*, *Sankt Petersburg*, *Timişoara*, *Arad*, *Satu Mare* etc.).

***2.3. Situl de mică depresiune, închisă de înălţimi***

Poate valorifica înălţimile limitrofe prin fortificaţii, pe lângă fortificarea intravilanului. Exemple de astfel de situri urbane sunt cele ale oraşelor *Praga* şi *Braşov*.

***2.4. Situl de terasă inferioară***

Prezintă avantajul de a asigura protecţia intravilanului împotriva inundaţiilor, menţinând în acelaşi timp apropierea faţă de artera hidrografică. Este foarte răspândit atât în lume (ex.: *Zürich*), cât şi în România (ex.: *Bucureşti*, *Sibiu*, *Galaţi*, *Brăila*, *Craiova*, *Târgu Mureş*, *Iaşi*, *Bacău* etc.).

***2.5. Situl favorabil în raport de resursele de apă potabilă***

Acest tip de amplasament urban este condiţionat de structura geologică şi litologică. Este prezent acolo unde izvoarele, de regulă cele cu debite mari şi constante apar de obicei din depozite permeabile (nisipuri, calcare etc.) deschise pe versanţi sau la baza teraselor, mai ales atunci când acviferul se află cantonat sub un depozit impermeabil (argile, loessuri etc.) (ex.: *Dijon*). Astfel de favorabilităţi naturale sunt foarte importante în regiunile deficitare în resurse de apă (calcaroase, deşertice[140]).

***2.6. Situl favorabil din punct de vedere al expoziţiei versanţilor***

Este specific îndeosebi oraşelor cu funcţie climaterică şi balneoclimaterică localizate în areale cu un grad mare de fragmentare a reliefului (montane şi deluroase) (de ex. unele staţiuni turistice din Alpi).

În cele mai multe situaţii însă, oraşele s-au dezvoltat în exteriorul sitului iniţial, învingând obstacolele naturale prin construirea de poduri, nivelarea unor înălţimi din intravilan, câştigarea de teren din apele mării, îndiguriri, asanări, defrişări etc.

[140] În regiunile deşertice, astfel de situri urbane sunt cele din proximitatea oazelor.

**Oportunităţile geostrategice ale sitului urban. Studiu de caz: Istanbul.**

Istanbulul este singurul oraş din lume ce se întinde pe malurile a două continente, Europa şi Asia. Are o populaţie de peste 12.700.000 de locuitori (2009)[141], adică 17,8% din populaţia toală a Turciei, apeciată la 71.500.000 locuitori. Cu toate că la 1 octombrie 1923, oraşul a pierdut calitatea de capitală în favoarea Ankarei, şi-a păstrat însă calitatea de metropolă economică a Turciei.

Oraşul a fost întemeiat de colonişti greci sub numele de *Byzantion*, toponim ce derivă din cuvântul *buzō* („a strânge, a aduna"), ceea ce atestă faptul că situl urban a fost ales pe locul unde se „adună" malurile celor două continente. Rând pe rând, de-a lungul istoriei, oraşul a fost martorul influenţelor thrace, persane, macedoneene, romane (devenind capitală a Imperiului Roman la 11 mai 330), elenistice, arabe, cruciate, fiind în cele din urmă cucerit de turcii otomani la 29 mai 1453.

Rivalităţile pentru cucerirea şi dominarea oraşului au fost consecinţa directă a extraordinarului potenţial de poziţie (Figura 66) a sitului urban: situat în locul de întâlnire a două continente (Europa şi Asia), a drumurilor comerciale ce străbăteau aceste continente, dar şi a două importante bazine maritime: Marea Neagră, ce deschidea drumul comercial către nordul şi centrul Europei şi Mediterana, calea maritimă către vechea civilizaţie urbană antică din sudul Europei, Orient şi nordul Africii. Un potenţial de excepţie care a favorizat o puternică dezvoltare a funcţiei comerciale, ce a transformat o veche cetate antică într-o metropolă multimilionară.

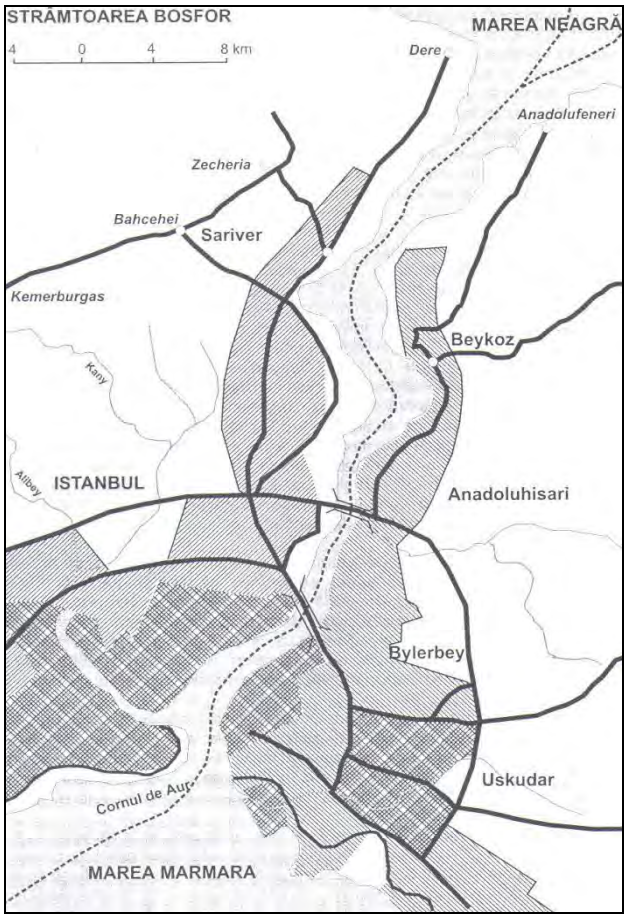


Figura 66. Situl urban al Istanbulului.

In traficul mondial, strâmtorile ponto-mediteraneene (Bosfor şi Dardanele) au ocupat, alături de Gibraltar, Pas de Calais, Aden sau Singapore, o importanţă de prin ordin. Semnificaţia economică şi

[141] Conform surselor oficiale. În realitate, populaţia oraşului este de circa 17.000.000 locuitori (2009).

importanţa acestora în traficul maritim internaţional sunt dublate de o importanţă politică şi geostrategică deosebită.

Importanţa economică şi geopolitică a Mării Negre se defineşte şi se completează într-o mare măsură prin funcţiile complexe ale Strâmtorilor, ce îi asigură debuşeul în bazinul egeean al Mediteranei. Strâmtorile Bosfor şi Dardanele constituie de fapt, intrarea şi ieşirea dintr-un canal natural, ce se lărgeşte în partea centrală sub forma unui mic bazin marin – Marea Marmara. Prin urmare, acestea formează, împreună cu Marea Marmara un ansamblu unitar, a cărei importanţă geostrategică constituie elementul definitoriu al geografiei lor.

De peste două milenii şi jumătate, Bosforul şi Dardanelele s-au bucurat de un rol primordial în navigaţia europeană, fiind considerate printre cele mai importante din lume. Uşor de străbătut, acestea au asigurat şi asigură legătura directă dintre regiunile de la nordul şi de la sudul bazinului pontic, făcând joncţiunea dintre drumurile de uscat şi cele maritime ce se întretăiau în regiunile limitrofe acesteia. Strâmtorile au devenit şi mai importante după construirea Canalului Suez. Acesta marca încrucişarea drumului maritim al strâmtorilor cu drumul de uscat dintre Europa şi Asia de Sud-Vest, ambele reprezentând de-a lungul istoriei cele mai importante rute comerciale. Ca urmare, istoria acestor strâmtori a fost plină de evenimente, de lupte şi conflicte armate sau diplomatice, generate de interesele de a le stăpâni.

Ansamblul geopolitic al strâmtorilor ponto-mediteraneene cuprinde în afara canalelor propriu-zise de legătură, Marea Marmara şi o zonă adiacentă de 6 km în larg la intrarea în Marea Neagră şi la ieşirea în Marea Egee. De asemenea, acesteia i se integrează şi o porţiune limitrofă ţărmului european şi asiatic care le delimitează, precum şi câteva insule din apropierea Dardanelelor: *Imroz*, *Samothraki*, *Limnos* şi *Tenedos*. Întregul drum din Marea Egee până în Marea Neagră prin zona strâmtorilor nu depăşeşte 300 km.

Importanţa economică, politică şi militară cu totul excepţională a strâmtorilor ponto-mediteraneene derivă atât din particularităţile lor fizico-geografice, cât mai ales din rolul geostrategic al acestora. Prin aşezarea lor geografică, la răspântia a două continente, în aria de interferenţă dintre domeniul cultural central-european (bazinul Dunării), cel mediteraneean şi anatolian, prin faptul că unesc o mare închisă cu una deschisă, iar o altă cale maritimă între ele nu există, cele două strâmtori sunt printre cele mai importante pentru navigaţia internaţională şi în special pentru statele riverane la Marea Neagră. Acestea trebuie să le deschidă calea spre apele Mediteranei şi totodată să le asigure securitatea navigaţiei. Pentru statele neriverane, problema principală a constituit-o de-a lungul timpului crearea posibilităţilor unei libere navigaţii a vaselor acestora prin strâmtori în apele unei mări închise ca Marea Neagră. Regimul lor internaţional, stabilit după lungi şi controversate dispute diplomatice, care au durat sute de ani, a căutat să reglementeze într-o oarecare măsură, pe baze mai mult sau mai puţin acceptabile, navigaţia.

## 3. Modele teoretice de organizare a spaţiului urban

Spaţiul urban se caracterizează printr-o mare densitate a populaţiei şi a construcţiilor, printr-o poziţie aparte în procesul schimburilor de valori, prin funcţii de concentrare, transformare şi redistribuire a bunurilor spirituale şi materiale, printr-un mediu ambiental puternic antropizat (Cândea, Bran, 2001, p. 380-381).

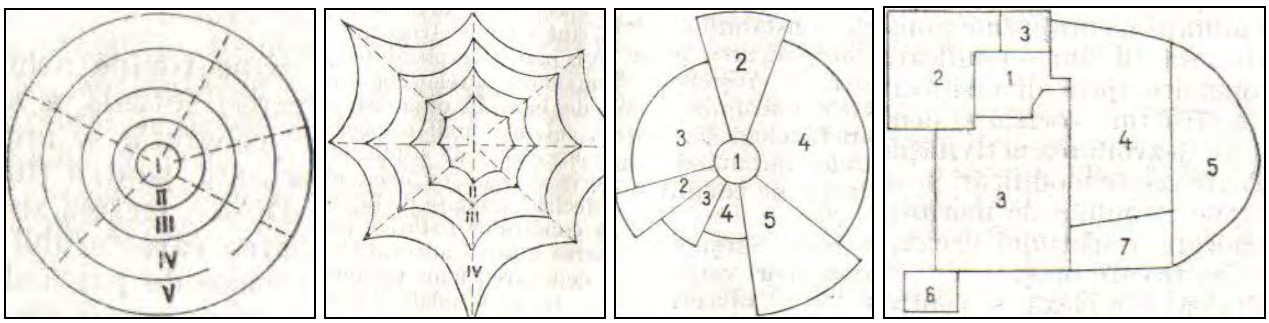
Printre modelele de bază ce fundamentează în literatura de specialitate organizarea sa, se numără modelul zonelor concentrice (modelul concentric), modelul sectorial şi modelul nucleelor multiple (Figura 67).

*Modelul zonelor concentrice* a fost elaborat de E. W. Burgess în 1925[142], pe baza unor studii de detaliu realizate asupra oraşului *Chicago* şi a regiunii sale. Ideea ce a stat la baza fundamentării sale a fost emisă de von Thünen şi se referă la gruparea terenurilor agricole în concordanţă cu potenţialul de desfacere al produselor agroalimentare, oferit de centrele urbane. Acest model a fost intens criticat deoarece nu ţine seamă de intervenţia altor elemente cu impact major asupra organizării spaţiului urban (zone industriale, căi de transport), dar şi datorită faptului că porneşte de la ideea existenţei unui singur centru urban, valabilă în general în perioada de început a urbanizării, neputând fi extrapolată la toate centrele urbane (Ianoş, 1987, p. 116). Intervenţia căilor de comunicaţie determină modificarea structurii concentrice elaborate de Burgess, conferindu-i o formă stelată. Acest model de organizare a intravilanului a fost identificat pentru oraşe precum *Philadelphia* sau *Calgary*.

*Modelul sectorial* a fost fundamentat de Homer Hoyt (1933)[143] într-un studiu detaliat consacrat aceluiaşi oraş *Chicago* şi altor 142 oraşe americane. El a criticat conceptele elaborate la începutul secolului, constatând că zonele rezidenţiale sunt dispuse de-a lungul căilor ferate şi a râurilor canalizate, zonele comerciale pe străzile cu cel mai mare trafic, iar spaţiile verzi se suprapun unor forme topografice locale.

Prin urmare, se ajunge la concluzia că spaţiul urban nu se organizează concentric, ci sectorial, datorită dispunerii radiare a căilor de comunicaţie.

*Modelul nucleelor multiple*, fundamentat de Ch. Harris şi E. D. Ullman (1945)[144], porneşte de la ideea că în cele mai mari oraşe terenul nu se organizează în jurul unui centru, ci în jurul a mai multe (centre de cartier). Acest tip de organizare este determinat de dezvoltarea centrelor urbane, de creşterea distanţelor faţă de centrul oraşului, de dezvoltarea zonelor industriale, a spaţiilor verzi, de recreere, care reorientează fluxurile de călători şi de produse.




**a** **b** **c** **d**

Figura 67. Modele teoretice de organizare a spaţiului urban.

**a.** Modelul zonelor concentrice (E.W. Burgess, 1925), **b.** Modelul zonelor concentric influenţat de axele de transport, **c**. Modelul sectorial (H. Hoyt, 1933), **d.** Modelul nucleelor multiple (Ch. Harris, E.D. Ullman, 1945).

Sursa: Ianoş, 1987, p. 116-117.

[142] Burgess, E. W. (1925), *Growth of the City*, The City, Chicago Univ. Press, Chicago.
[143] Hoyt, H. (1933), *One hundred years of land values in Chicago*, Chicago.
[144] Harris, Ch., Ullman, E. D. (1945), *The nature of cities*, Readings in geography, Chicago.

Pe lângă aceste modele, au mai fost elaborate de-a lungul timpului numeroase altele, ce vizează aspecte particulare ale organizării spaţiului urban. Printre acestea, cele mai cunoscute sunt *teoria densităţii urbane* şi *teoria echilibrului spaţial*.

Cercetările ulterioare întreprinse demonstrează însă că este dificil de definit organizarea spaţiului urban, în funcţie de nişte clişee stabilite anterior. Fiecare centru urban se dezvoltă în condiţii geografice şi economico-sociale particulare, care îşi pun o amprentă decisivă atât asupra organizării spaţiale interne, cât şi asupra activităţilor şi a funcţiunilor urbane. În general, oraşele mici se caracterizează prin existenţa unui singur centru cu rol fundamental în organizarea activităţilor urbane, printr-un grad ridicat de concentrare a sectorului terţiar. Pentru oraşele mari, în schimb, datorită repartiţiei serviciilor într-o reţea complexă, care se adresează mai multor cartiere, se conturează o structură polinucleară.

## 4. Morfologia urbană. Tipuri morfostructurale de oraşe

*Morfologia urbană* reprezintă caracteristica unei aşezări urbane, reliefată prin formă, structură şi textură, aflată în strânsă corelaţie cu originea, modalităţile de extindere spaţială (inflenţate de condiţiile naturale) şi funcţia arealului respectiv (Erdeli et al, 1999, p. 202). Situl este principalul element determinant pentru morfologia urbană. Morfologia este reprezentată cartografic prin *planul oraşelor*. Acesta este o reprezentare cartografică a unui areal urban, ce include trei elemente de bază: sistemul de străzi, consecinţă directă a caracteristicilor sitului urban, modul de utilizare al terenurilor în intravilan şi amplasamentele clădirilor (idem, p. 241).

Din punct de vedere morfologic, se diferenţiază mai multe tipuri de oraşe: radiar-concentrice, rectangulare (geometrice), polinucleare, lineare (oraşul „stradă”), oraşele de tip „câmpulung” şi oraşele dezordonate (haotice).

### *4.1. Oraşul de tip radiar-concentric*

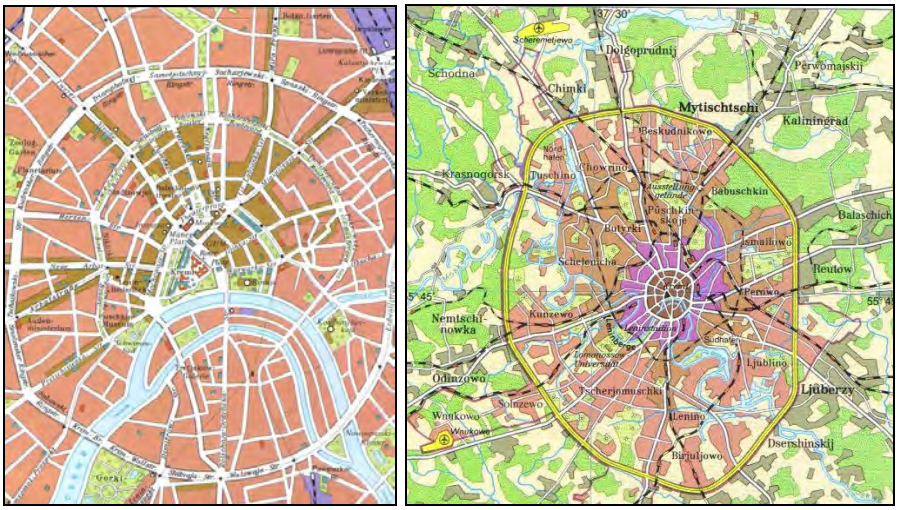
Tipul radiar-concentric se caracterizează prin existenţa unui nucleu urban central, în general cu funcţii comerciale, administrative şi de servicii, de la care pornesc străzi sub forma unor raze de cerc. Această tramă stradală are avantajul că asigură o bună accesibilitate spre zona centrală a oraşului şi creează posibilitatea construirii unor artere rutiere de rocadă.

Planul de tip radiar-concentric este specific în general oraşelor vechi, cu o îndelungată tradiţie istorică, care au evoluat pornind de la un nucleu central ce concentra principalele instituţii administrative şi spre care convergeau, încă din cele mai vechi timpuri, drumuri comerciale şi strategice şi care au favorizat extinderea periferică a oraşului, prin mahalale[145].

[145] Termen de origine arabă ce desemnează un areal de case îngrămădite, sub standardul edilitar al oraşului, locuit de populaţie săracă, şomeri, imigranţi, care nu-şi permit condiţii normale de trai. Se

Este specific oraşelor mari de câmpie, celor situate în zona de contact a câmpiei cu regiunile colinare sau în puncte de convergenţă a drumurilor comerciale, în general în locuri favorabile schimburilor comerciale.

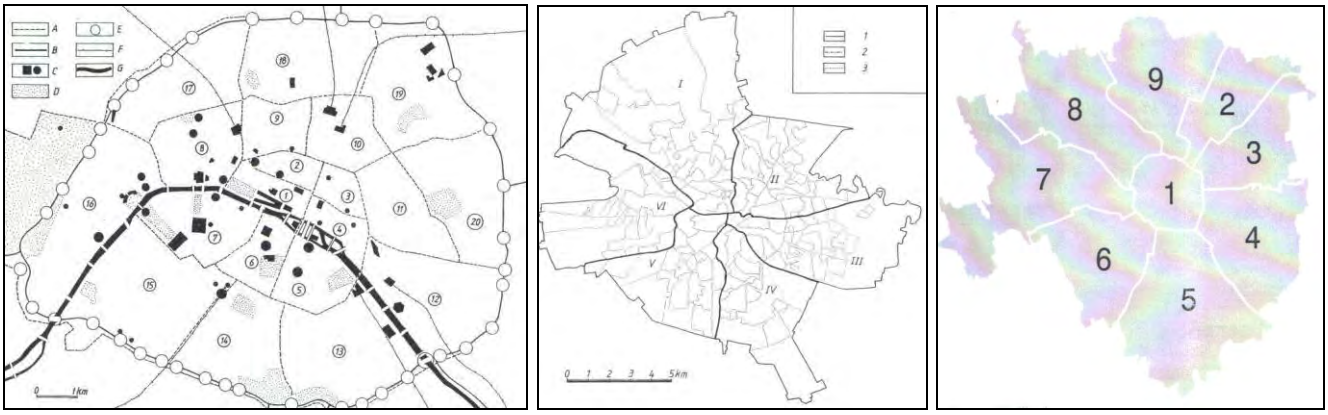
Exemple caracteristice în acest sens sunt cele ale oraşelor *Moscova* (Figura 68) şi *Novgorod* în Rusia, *Paris*, *Bordeaux* şi *Versailles* în Franţa, *Milano* în Italia, *Amsterdam*[146] în Olanda, *Karlsruhe* în Germania, iar în România, *Bucureşti*, *Brăila* etc.




**a** **b**

Figura 68 (a, b). Oraş de tip radiar-concentric: Moscova.
Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig, 1998, p. 152.

În cele mai multe situaţii, organizarea administrativ-teritorială a intravilanului urmează caracteristicile morfologice ale acestuia, pentru oraşele de tip radiar-concentric fiind specifică organizarea de tip *sectorial* (Figura 69).




**a.** **b.** **c.**

Figura 69. Aplicarea organizării sectoriale pentru oraşele de tip radiar-concentric.
a. Paris, b. Bucureşti, c. Milano (sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/).

---

caracterizează prin vulnerabilitate socială mare (criminalitate, alcoolism, fenomene anti-sociale), dotări tehnico-edilitare precare, facilităţi urbane sărace, fiind predispuse incendiilor (Erdeli et al., 1999, p. 186).

[146] În cazul oraşului *Amsterdam*, în locul străzilor propriu-zise au fost trasate canale (*grachten*).

### *4.2. Oraşul de tip rectangular*

Se bazează pe o reţea în cadrul căreia străzile se întretaie în unghi drept. Trama stradală de tip rectangular este caracteristică pentru oraşele construite după un plan de sistematizare prestabilit. Astfel de oraşe s-au dezvoltat încă din antichitate în bazinului Indusului, Egipt şi bazinul Mediteraneean, unde a fost denumite *oraşe hippodamice*[147], de la numele lui Hippodamus din Milet, care a folosit pentru prima dată acest tip de plan pentru reconstrucţia cetăţii greceşti *Milet*, după distrugerea acesteia de către persani (497 î.Chr) (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 196). Foarte asemănătoare au fost oraşele construite de romani, ale căror colonii se suprapuneau deseori taberelor militare. Oraşele romane se dezvoltau de-a lungul a două direcţii principale: *cardo* – linie (drum) trasat de la nord la sud şi *decumanus* – alee (drum) trasat de la est la vest, perpendicular pe cardo (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 210). Astfel de oraşe sunt caracteristice pentru Europa sudică şi central-vestică, păstrând până astăzi urmele planului iniţial: *Torino*, *Napoli*, *Florenţa*, *Bologna*, *Piacenza*, *Verona*, *Parma*, *Pavia*, *Como* sau *Aosta* în Italia; *Zaragoza* în Spania, *Clermont-Ferrand* în Franţa; *Chester* în Anglia; *Viena* în Austria; *Regensburg* în Germania, dar şi pentru unele zone de la periferiile Imperiului, cum sunt siturile antice ale oraşelor *Cluj-Napoca* sau *Drobeta-Turnu Severin*.

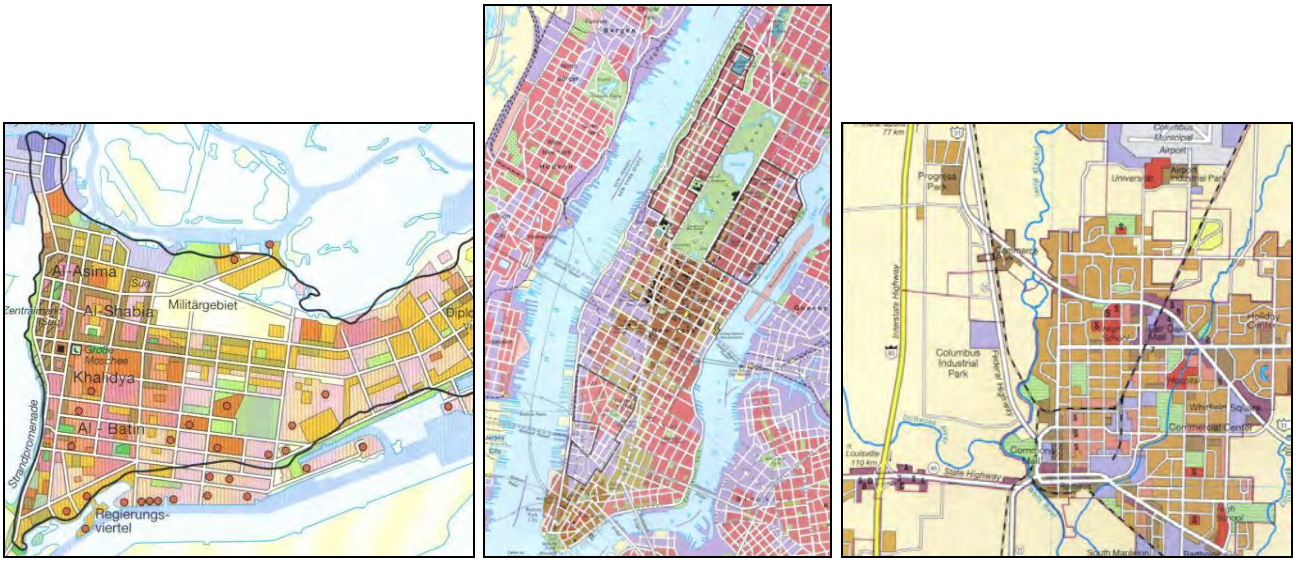
Pe continentul asiatic, astfel de oraşe au fost produsul civilizaţiilor urbane chineză (*Beijing*, *Lanzhou*, *Xian*, *Loyan*, *Kaifeng*), japoneză (vechile capitale imperiale *Kyoto* şi *Nara*) şi hindusă (*Madura*, *Jaipur*).

După o perioadă de dezvoltare haotică a tramelor stradale, caracteristică oraşelor din feudalismul timpuriu, pe continentul european s-a revenit la planul de tip rectangular după secolul al XII-lea în Franţa[148] multe astfel de oraşe având funcţii de apărare, în Germania (reprezentativ fiind *Mannheim*), iar mai târziu şi pentru unele oraşe-satelit sau cartiere noi ale unor oraşe mari, considerându-se că această morfologie urbană prezintă unele avantaje pentru sistemul de transport şi pentru parcelarea spaţiului intraurban. Sub influenţa arhitecturii franceze (planul de tip Vauban[149]), pătrunsă pe filieră austriacă, trama rectangulară a fost folosită şi pentru amenajarea unor oraşe precum *Timişoara* sau *Alba Iulia*.

Ulterior, aceasta a fost adoptată pentru oraşele coloniale din America, Asia, Africa sau Australia, construite fie de spanioli (care se caracterizează prin existenţa unei pieţe centrale, denumită *Plaza Mayor* – reprezentativ în acest sens fiind *Ciudad de Mexico*, reconstruit după 1521 care a moştenit în parte planul fostei capitale aztece), portughezi (în Brazilia, Angola, Mozambic), francezi (îndeosebi pe continentul african: *Dakar*, *Abidjan* sau în Indochina: *Saigon*[150]), dar mai ales de către englezi. Oraşele coloniale

[147] Astfel de oraşe sunt *Milet*, *Pireu*, *Rodos* (Grecia), *Alexandria* (Egipt) etc.
[148] *Vitry le François* (pe valea Marnei), *Riom* (în Auvergne), *Neuf Brissac* (pe Rhin), *Sarrelouis* (în Lorena), *Montauban* (pe valea Garonei), *Aigues-Mortes* (în Delta Ronului) etc.
[149] Arhitect militar francez în timpul lui Ludovic al XIV-lea.
[150] Redenumit *Ho Şi Min*, după preluarea controlului politic de către comunişti (1975).

britanice sunt foarte răspândite pe continentul nord-american (*New York*, *Chicago*, *San Francisco*, *Los Angeles*), în subcontinentul indian[151], Africa de Sud (*Cape Town*), Australia etc. La *New York*, construirea oraşului pe un grup de insule a determinat adaptarea principalelor axe urbane la conturul fiecărei insule în parte (Figura 70). Dintre oraşele româneşti, dezvoltate mai recent după tramă rectangulară, reprezentative sunt oraşele-porturi dunărene dezvoltate în a doua jumătate a secolului al XIX-lea după liberalizarea comerţului pe Dunăre: *Corabia*, *Calafat*, *Călăraşi*, *Oltenița*, dar şi *Slobozia* sau unele oraşe sistematizate de austrieci în Banat (de ex. *Jimbolia*).




**a.** **b.** **c.**

Figura 70. Oraşe de tip rectangular.
a. New York (zona Manhattan), b. Columbus, c. Abu Dhabi.
Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig, 1998, p. 160.

Principalul dezavantaj al acestei morfologii urbane constă în lungirea cu circa 40% a distanţelor de parcurs, circulaţia urbană realizându-se pe linii frânte, fapt ce a impus în unele situaţii deschiderea unor trasee diagonale, ce au creat la rândul lor o serie de inconveniente din punct de vedere arhitectural.

### *4.3. Oraşul de tip polinuclear (policelular)*

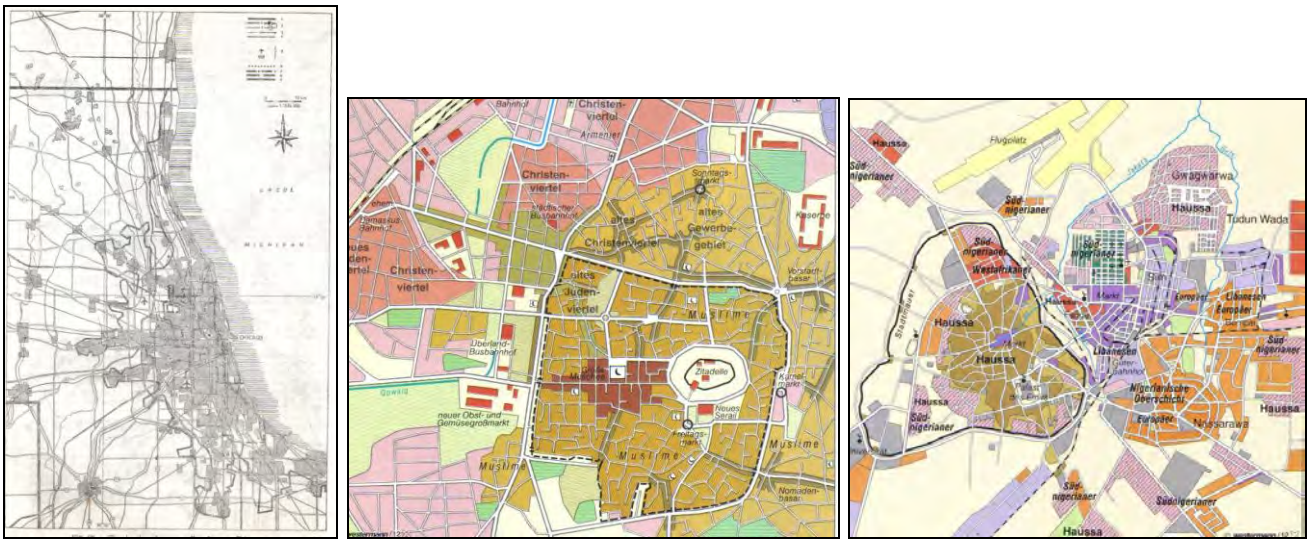
Acest tip de oraş se caracterizează prin prezenţa în cadrul morfologiei urbane a mai multor nuclee bine individualizate (ce coincid de regulă cu centrele de cartier). Unele dintre acestea s-au individualizat odată cu oraşul, altele s-au format odată cu evoluţia acestuia prin procesul migraţiei sau prin absorbţia unor aşezări preexistente (ex: *Stockholm*, *Timişoara* etc).

Caracteristic pentru oraşele polinucleare este asociarea a mai multor tipuri de morfologii; nucleele urbane care au format în timp oraşul putând fi fie de tip radiar-

[151] Reprezentative în acest sens, sunt oraşele *Chandigarh* (Punjab, India) şi *Islamabad* (Pakistan) (sursa: Cucu, 2001, p. 99).

concentric, fie de tip rectangular. Astfel, unele oraşe de tip rectangular pot fi considerate deopotrivă şi polinucleare, deoarece sunt formate din mai multe nuclee urbane de tip rectangular, situaţie frecvent întâlnită atât pe continentul nord-american (*San Francisco*, *Los Angeles, Chicago* etc.), cât şi în cazul unor mari oraşe europene.

O structură polinucleară au foarte multe dintre oraşele vechi care au înregistrat o puternică dezvoltare periferică (ex. *Baia Mare*, *Satu Mare*, *Sighişoara*, *Sibiu*, *Suceava*, *Galaţi*, *Constanţa* etc.). Reprezentative sub acest aspect, sunt şi oraşele arabe din Orientul Apropiat şi Africa de Nord, în stuctura cărora se distinge clar un nucleu central cu funcţii de apărare (*kashbak*) (de exemplu, la *Alep*) (Figura 71).




**a.** **b.** **c.**

Figura 71. Oraşe de tip polinuclear.

a. Chicago (S.U.A.) (sursa: Cucu, 1981, p. 226), b. Alep (Siria), c. Kano (Nigeria) (Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig, 1998, p. 159, 132).

Atât pentru oraşele rectangulare, cât mai ales pentru cele de tip polinuclear, structurarea spaţiului intravilan se face după modelul nucleelor multiple, model urmat de cele mai multe ori şi în cazul delimitării circumscripţiilor administrative urbane (de exemplu, la *Barcelona*, *Monaco* etc.).

### *4.4. Oraşul liniar (Oraşul „stradă")*

Oraşul liniar se individualizează printr-o dispunere liniară a unităţilor, de regulă în lungul unei străzi (oraş „stradă"), realizându-se astfel importante economii de spaţiu şi costuri şi creindu-se posibilităţi de extindere nelimitată a oraşului fie prin prelungirea arterei principale, fie prin creşterea teritoriului (Cucu, 2001, p. 99). Este caracteristic oraşelor situate în zone restrictive din punct de vedere al reliefului (culoare de vale, depresiuni tectonice sau unor oraşe cu extindere unidirecţională (de ex. *Volgograd*).
Acest tip de oraş prezintă însă şi unele dezavantaje, între care:

- distanţele de parcurs devin din ce în ce mai mari,
- oraşul este împărţit în două jumătăţi de artera principală de circulaţie,

- posibilitatea de extindere liniară este doar teoretică deoarece pentru o bună convieţuire urbană nu se poate accepta niciodată crearea unui oraş pe o lungime de câţiva kilometri, dispus în lungul unei artere majore. De aceea, într-o fază de evoluţie ulterioară, astfel de oraşe se extind în lungul unor axe de circulaţie transversală, evoluând către oraşe de tip „câmpulung".

Pentru România, acest tip de oraş este cel mai răspândit, fiind caracteristic în general oraşelor mici şi mijlocii, dar mai ales celor mici. Elementul polarizator este dat fie de prezenţa unei ape curgătoare, în zonele depresionare (siturile oraşelor *Târgu Jiu*, *Gheorgheni*, *Petrila*, *Petroşani*), fie de un drum comercial sau de legătură (*Turda*, *Câmpia Turzii*, *Sânnicolau Mare*, *Dumbrăveni*, *Gherla* etc).

*4.5. Oraşul de tip „câmpulung"*

Este specific oraşelor din zonele depresionare intra- şi subcarpatice, vechi regiuni de populare ale ţării noastre. Aceste oraşe au luat naştere cel mai adesea prin unirea treptată a unor sate răsfirate, înconjurate de curţi şi grădini, situate de-a lungul arterelor hidrografice sau a drumurilor comerciale de acces. Au, prin urmare, o formă alungită, extinsă de-a lungul arterei de comunicaţie care le-a generat (hidrografică sau rutieră) şi, în unele situaţii, de-a lungul unor artere transversale (ca de exemplu, cartierul *Coramnic* din *Orşova*).

Figura 72. Oraşe de tip „câmpulung".
Sursa: *România. Atlas turistic, rutier*, Flomarco, Bucureşti, 1993.

Prin fizionomie, oraşele de tip „câmpulung" se deosebesc puţin de oraşele liniare. Spre deosebire de acestea, câmpulungurilor le este caracteristică o singură stradă principală cu un centru civic-urban continuat pe lungimi mari de case de locuit cu grădini mari la stradă şi multe spaţii verzi (Cucu, 2001, p. 101).

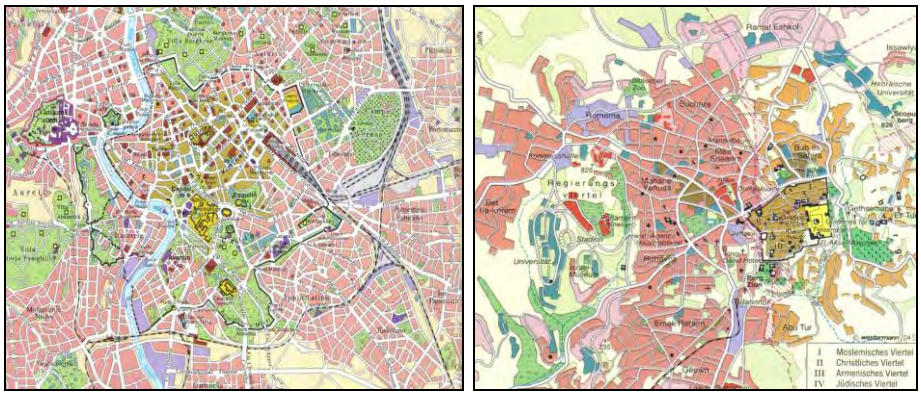
Multe dintre aceste oraşe au avut funcţie comercială, evoluând de-a lungul timpului ca târguri. Caracteristice pentru această categorie morfostructurală sunt oraşe precum *Câmpulung*, *Câmpulung Moldovenesc*, *Moldova Nouă* etc.

### *4.6. Oraşul dezordonat (haotic)*

Acest tip morfostructural este rezultatul unei evoluţii urbane îndelungate şi spontane, fiind caracteristic centrelor urbane vechi. Planul dezordonat este de cele mai multe ori consecinţa unui sit urban fragmentat, cu multe accidente de relief, toate obligând oraşul la adaptări şi remanieri şi rezultând în final o tramă stradală sinuoasă, ca un labirint, cu străzi înguste şi întortocheate, unele terminându-se prin curţi închise.

Astfel de oraşe pot fi consecinţa unor situri urbane medievale închise prin ziduri fortificate, ale căror centre au evoluat încorsetate de aceste ziduri (*San Gimigliano* în Toscana, Italia; *Sibiu*, *Braşov*, *Sighişoara*, *Făgăraş*, *Botoşani*, *Huşi*, *Arad*, *Oradea* în România; *Nanjing*, *Shanghai*, *Chongking* în China etc.). Caracteristice sunt tramele stradale formate din străduţe înguste, cu trasee aproximativ circulare, limitate de case înalte şi turnuri, înconjurând una sau mai multe înălţimi. Aceste oraşe au evoluat de regulă către oraşe de tip polinuclear, prin asocierea în timp a funcţiilor ecleziastice şi meşteşugăreşti, fiecare dintre acestea dezvoltându-şi propriile cartiere (la *Praga* în Cehia; *Berlin*, *Hamburg*, *Braunschweig* sau *Hildesheim* în Germania; *Paris* sau *Lyon* în Franţa; *Liège* în Belgia etc.).

În arealul musulman din Asia de Sud-Vest şi Africa de Nord, tramele stradale dezordonate sunt consecinţa pe de o parte a unor segregări sociale specifice populaţiei arabo-maure, perpetuată încă din perioada nomadă, când în jurul unei fundături (*darb*, *hâra*) locuiau membrii unei singure familii, cu atribuţii civile şi confesionale bine precizate (*Damasc*, *Alep* în Siria; *Bagdad* în Irak; *Tunis* în Tunisia; *Casablanca*, *Marrakesh* în Maroc etc.), iar pe de altă parte a unei segregări etnice şi confesionale, dat fiind puternicul amestec al populaţiilor din aceste teritorii (Ungureanu, Ţurcănaşu, 2008, p. 193) (Figura 73). S-au individualizat astfel cu timpul cartiere ale musulmanilor, ale creştinilor de diferite rituri, ale evreilor, armenilor etc. (*Ierusalim*, *Beirut*[152] etc.), astfel de oraşe având, în acelaşi timp, şi o structură polinucleară.



**a** **b**

Figura 73. Oraşe dezvoltate haotic.
Roma, b. Ierusalim. Sursa: *Diercke Weltatlas*, Westermann Schulbuchverlag GmbH, 1998.

[152] Tensiunile dintre comunităţile rivale din cartierele Beirutului au dat naştere unui puternic război civil în Liban (1975-1989) soldat cu sute de mii de victime şi pagube considerabile.

Prin intermediul civilizaţiei islamice, astfel de planuri urbane s-au răspândit şi în sudul Europei, în Spania (*Sevilla*, *Cordoba*, *Granada*, *Toledo*), Peninsula Balcanică (*Istanbul*, *Ruse*, *Plovdiv*, *Skopje*, *Sarajevo* etc.), Asia Mică (*Kayseri*), Crimeea (*Simferopol*)[153], Asia Centrală (*Taşkent*, *Samarkand*, *Buhara*, *Hiva*, *Kashgar* etc) şi în nord-vestul subcontinentului Indian (*Ahmadabad*), după cum structura haotică a oraşelor medievale franceze a fost aplicată şi la primele implantări coloniale de pe continentul nord-american (*Montreal*, *Quebec*) (idem, p. 194).

## 5. Extinderea teritorială a oraşelor. Urbanizarea, suburbanizarea, rururbanizarea

Dezvoltarea urbană implică două aspecte aflate într-o strânsă relaţie cu caracter biunivoc: creştere demografică şi extindere teritorială. Creşterea demografică necesită ocuparea de noi terenuri, fapt ce conduce la diversificarea funcţională şi la creşterea gradului de ocupare a populaţiei, ceea ce are ca efect noi fluxuri migratorii către oraş şi implicit o nouă creştere a spaţiului urban. Această „spirală" a dezvoltării urbane poartă numele de *urbanizare*.

Urbanizarea poate fi definită, prin urmare, ca fiind procesul de dezvoltare intensă a oraşelor existente şi de creştere în ritm accentuat a numărului de oraşe şi a populaţiei urbane (Erdeli et al., 1999, p. 339). Implică deci, trei aspecte:

1. creşterea (demografică şi teritorială) a oraşelor existente,
2. apariţia de noi oraşe, prin trecerea în categoria urbană a unor aşezări rurale,
3. pătrunderea unor caracteristici urbane la nivelul comunităţilor rurale.

Cel mai frecvent mod de creştere urbană este *aglutinarea*, ce reprezintă un mod haotic de creştere periferică a oraşului dincolo de limitele perimetrului construit deja, atunci când acesta este ocupat sau când spaţiile rămase libere în intravilanul construit deja, sunt prea scumpe. Prin aglutinare au crescut oraşele din cele mai vechi timpuri şi mai cresc şi astăzi; atunci când spaţiul rămas în interiorul zidurilor cetăţii rămânea insuficient, locuinţele (de regulă cele ale populaţiei sărace) se extindeau în afară, dincolo de protecţia oferită de acestea. Modul de aglutinare diferă în funcţie de condiţiile topografice specifice fiecărui oraş. În unele situaţii, aglutinarea înconjoară înălţimi montane sau deluroase, cum s-a întâmplat la *Rio de Janeiro*; în alte cazuri, este limitată de întinderi lacustre (*Stockholm*), forestiere (*Novosibirsk*, *Bratsk*, *Iakutsk*), fluviale (*Galaţi*, *Brăila*, *Tulcea* etc.) sau de litoralul maritim, alteori s-a realizat în lungul unor vechi drumuri comerciale (ca la *Bordeaux*, de exemplu), sau a avut un caracter punctual, insular, cum s-a produs la *Marsilia*. În multe alte situaţii, caracteristice mai ales oraşelor africane, latino-americane sau asiatice, extinderea s-a făcut prin aglomerarea de locuinţe indigene sau de imigranţi în jurul cartierelor europene, luând naştere cartiere de locuinţe insalubre de tipul *bidonvilles*-urilor, *shanty-towns*-urilor sau *favelhas*-urilor.

[153] Fostul *Bahcisarai*, din timpul Hanatului tătar al Crimeei.

O altă formă de aglutinare, foarte frecventă, este în lungul unor artere hidrografice sau căi de comunicaţie, luând astfel naştere oraşele de tip alungit. În acest sens, *extinderea în formă de stea* este o formă particulară de aglutinare dictată de configuraţia reţelei hidrografice, a drumurilor şi a căilor ferate care converg către oraş.

*Extinderea polinucleară* constituie o a doua formă majoră de extindere a spaţiului urban. Aceasta se realizează prin contopirea a două sau mai multe nuclee urbane ce evoluează iniţial pe situri distincte. Cel mai frecvent însă, extinderea de tip polinuclear se realizează prin absorbţia unor sate, care sunt integrate urbanului prin alipire, formând *suburbii* (integrarea satelor *Berceni*, *Pantelimon*, *Băneasa*, *Colentina*, *Fundeni*, *Griviţa*, *Şerban Vodă* etc. în Bucureşti, *Şelimbăr* în Sibiu, a satelor *Fileşti* şi *Barboşi* în Galaţi etc.). În alte situaţii, extinderea polinucleară se realizează prin apariţia unui oraş nou lângă oraşul vechi. Exemple sunt numeroase şi caracteristice pentru etape istorice diferite. În Evul Mediu, pe lângă oraşul senioral deseori s-au instalat oraşe cu funcţii ecleziastice (la *Dijon*, *Nancy*) sau comerciale (la *Istanbul*, de exemplu, cartierul *Galata*) (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 227). În perioada colonială, implantările se făceau de regulă lângă aşezări preexistente ale populaţiei autohtone (la *Ciudad de Mexico* sau *Alger*, de exemplu), contribuind la segregarea etnică a nucleului urban, după cum în perioada socialistă oraşele considerate „aristocrate" erau dublate de centre muncitoreşti, care ulterior erau incluse în urban, multe dintre acestea purtând prefixul „noul, noua" (*Nowa Huta* lângă Cracovia, *Novi-Zagreb*, *Novi-Beograd*, *Halle-Neustadt*, *Nowe Tychy* etc.) (vezi Figura 11).

Toate oraşele care s-au dezvoltat prin extindere de tip polinuclear, prezintă o morfostructură polinucleară. În cele mai multe situaţii, oraşul a crescut atât prin localităţile din împrejurimi, cât şi prin el însuşi.

*Extinderea planificată* este acel tip de extindere urbană care poartă amprenta voluntaristă, realizându-se ca urmare a unui act oficial, civil sau religios. Caracterizează fiecare epocă istorică, fiind specifică deopotrivă oraşelor romane, medievale, cât şi celor contemporane.

Extinderea urbană periferică are ca rezultat extinderea zonelor de influenţă urbană în teritoriu, a intensităţii legăturilor dintre oraş şi zona sa de influenţă, ceea ce defineşte, din punct de vedere al spaţiului polarizat, *suburbanizarea*, fenomen legat de prezenţa modelatoare a oraşului în teritoriu (Nicolae, 2002, p. 48). Suburbanizarea reprezintă un proces ce constă în creşterea teritoriului urban în zonele sale periferice, prin apariţia unor areale rezidenţiale rezultate dintr-o urbanizare dezechilibrată şi necontrolată ca urmare a creşterii numărului de locuri de muncă şi implicit a populaţiei, creştere care nu este sprijinită printr-o dezvoltare corespunzătoare a infrastructurii de locuire (Erdeli et al., 1999, p. 308).

Spre deosebire de aceasta, în teritoriu se poate manifesta şi o dezvoltare *difuză* a atributelor urbane, manifestată la nivelul aşezărilor rurale. Aceasta poartă numele de *rururbanizare* şi constă în procesul de modernizare şi diversificare a profilului economic al aşezărilor rurale, de pătrundere a caracteristicilor urbane la nivel rural. Rururbanizarea

constituie premisa investirii cu statut urban a aşezărilor rurale şi se cuantifică printr-un set clar de indicatori prevăzut prin acte normative[154].

## 6. Forme teritoriale de concentrare urbană

Formele teritoriale de concentrare urbană desemnează etapele de dezvoltare pe care le poate parcurge un oraş de la investirea sa cu statut urban până la generarea de mari teritorii urbanizate continuu, de tipul megalopolisurilor.

În dezvoltarea sa, un oraş poate parcurge următoarele forme: oraş propriu-zis → aglomeraţie urbană → microregiune urbană → conurbaţie (cu varianta interurbaţie) → metropolă → megalopolis.

*6.1. Oraşul propriu-zis*

Constituie forma iniţială a oraşului, existent în limitele în care a fost investit cu statut urban. Se caracterizează prin limite administrative bine precizate, prin menţinerea unor caracteristici rurale în ceea ce priveşte funcţiile şi fizionomia (mai ales în zonele periferice). În această categorie sunt incluse oraşele mici şi foarte mici situate la distanţe considerabile de alte centre urbane.

*6.2. Aglomeraţia urbană*

Se defineşte prin existenţa unei arii urbanizate polarizată de un oraş de cel puţin 50 000 locuitori, ce cuprinde zona sa suburbană formată din aşezări rurale şi oraşe mici aflate în relaţie de subordonare faţă de acesta (aşezări satelit) şi desfăşurată pe o suprafaţă relativ restrânsă, de până la 50-60 km în jurul nucleului urban principal. Între oraşul propriu-zis şi localităţile apropiate lui s-au statornicit relaţii de natură economică şi de aprovizionare cu forţă de muncă. Caracteristice pentru România sunt aglomeraţiile urbane din jurul unor oraşe precum *Braşov*, *Sibiu*, *Craiova*, *Baia Mare* sau *Arad*.

*6.3. Microregiunea urbană*

Reprezintă o grupare spaţială de aşezări urbane mari şi mici şi aşezări rurale aflate în anumite grade de dependenţă economică, socială şi sub raportul infrastructurii tehnico-edilitare, de regulă cu un anumit profil funcţional, bine determinat (de exemplu, microregiunile urbane ale văii superioare a Jiului cu profil carbonifer, ale văii Trotuşului cu profil chimic şi petrochimic, *Hunedoara-Călan*, cu profil siderurgic etc.). Deosebirea dintre microregiune şi regiune urbană constă, evident, în amploarea spaţială a dezvoltării fenomenului urban.

*6.4. Conurbaţia*

Termenul de conurbaţie, introdus de sociologul englez Patrick Geddes în 1912 desemnează o grupare de oraşe apropiate spaţial între care s-au stabilit legături pe multiple planuri şi care au elemente comune de infrastructură. Cele mai clare conurbaţii au apărut şi s-au dezvoltat din microregiuni urbane, în regiuni cu importante resurse naturale sau cu un anumit specific funcţional (de exemplu, conurbaţiile *Rhin-Ruhr* şi

[154] În România, acest set de indicatori ester prevăzut în Legea 351 din 6 iulie 2001, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional, Secţiunea a IV-a, Reţeaua de localităţi.

*Silezia*, cu profil miniero-metalurgic, *Randstad*, *Frankfurt-Rhin-Main* şi *Flemish* cu profil portuar etc). Alte conurbaţii iau naştere prin unirea unor oraşe apropiate ca distanţă, care de-a lungul timpului au evoluat separat; exemplu tipic în acest sens este conurbaţia bipolară *Galaţi-Brăila*.

În alte situaţii, în centrul unei conurbaţii se află un nucleu urban important în jurul căruia gravitează o serie de oraşe mai mici, oraşe-satelit sau aşezări rurale. Criteriile de recunoaştere a conurbaţiilor sunt (Cucu, 1981, p. 297):

- caracteristici economice comune,
- legături comune de transport,
- infrastructură tehnico-edilitară comună (alimentare cu apă, gospodărire comunală etc).

Potrivit statisticilor, cele mai mari conurbaţii formate la nivelul Uniunii Europene sunt:

1. *Rhin-Ruhr* (Germania), cu 11,5 milioane locuitori având ca oraşe principale *Dortmund*, *Düsseldorf*, *Essen*, *Duisburg*, *Bochum*, *Cologne*, *Bonn*, *Gelsenkirchen* etc.;
2. *Randstad* (Olanda), cu 7 milioane locuitori şi principale oraşe *Amsterdam*, *Rotterdam*, *Haga*, *Utrecht*, *Haarlem*, *Dordrecht* etc.;
3. *Frankfurt-Rhin-Main* (Germania), cu 5,8 milioane locuitori, având ca nuclee de polarizare oraşele *Frankfurt pe Main* şi *Wiesbaden*;
4. *Flemish diamond* (Belgia), cu 5,5 milioane locuitori şi oraşe principale *Bruxelles*, *Antwerpen=Anvers*, *Leuven*, *Gant=Gent* etc.;
5. *Silezia Superioară* (Polonia), cu 3,5 milioane locuitori, formată pe baza oraşelor *Katowice*, *Sosnowiec*, *Gliwice*, *Zabrze* etc.;
6. *Öresund Region* (Danemarca-Suedia), cu 2,5 milioane locuitori, formată pe baza oraşelor *Copenhaga=København* şi *Malmö*.

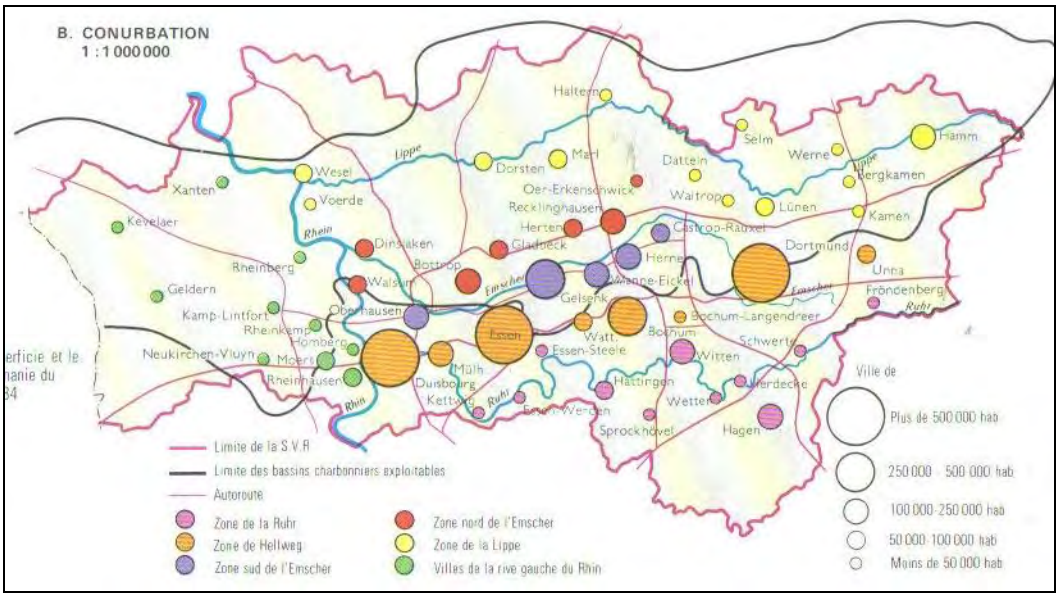



Figura 74. Conurbaţia Ruhr (Germania).
Sursa: Atlas 2000, Nathan, Paris, 1989, p. 51.

*Interurbaţia* reprezintă un caz particular de conurbaţie în care oraşele se completează reciproc din punct de vedere funcţional. Evoluţia în aceeaşi structură administrativ-teritorială a unor centre urbane apropiate ca mărime demografică dar diferite din punct de vedere funcţional, constituie o premisă a transformării unor relaţii de competiţie existente între aceste oraşe în relaţii de cooperare funcţională şi de formare de interurbaţii. Un exemplu tipic în acest sens îl constituie interurbaţia *Deva-Hunedoara* la nivelul judeţului Hunedoara, sau preconizata interurbaţie *Vaslui-Bârlad*, în judeţul Vaslui.

*6.5. Metropola*

Termenul de metropolă[155] desemnează oraşele mari, în general de peste 1 milion de locuitori, care au un rol polarizator sub aspect economic, cultural, administrativ etc. Metropolele dezvoltă în jurul lor zone (aglomeraţii) metropolitane formate din aşezări urbane şi rurale, multe cu funcţii de aşezări-dormitor ce gravitează către aceasta pe multiple planuri şi cu deosebire din punctul de vedere al forţei de muncă şi al relaţiilor aprovizionare-desfacere.

Printre marile metropole mondiale actuale se remarcă în special oraşele asiatice (*Mumbai=Bombay*, *Shanghai*, *Karachi*, *Delhi*, *Istanbul*, *Seul*, *Beijing*, *Tokyo*, *Wuhan*, *Teheran*, *Bangkok*, *HongKong*, *Djakarta*, *Dhaka*, *Singapore* etc.), cele latino-americane (*São Paulo*, *Ciudad de Mexico*, *Bogota*, *Rio de Janeiro*, *Lima*) sau africane (*Lagos*, *Kinshasa*, *Cairo*, *Alexandria* etc.), regiuni cu o creştere demografică ridicată ca urmare a sporului natural şi cu o mare presiune demografică pe unitatea de suprafaţă, fapt rezultat şi din analiza densităţii în intravilan (Tabelul 28).

Tabelul 28. Marile metropole ale lumii*

| Rang | Denumirea | Structura organizatorică | Populaţia (loc.) | Suprafaţa ($km^2$) | Densitatea ($loc/km^2$) | Statul |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Mumbay=Bombay | Municipalitate | 13 922 100 | 603 | 23 088 | India |
| 2 | Shanghai | District central + suburbii | 13 831 900 | 1 928 | 7 174 | China |
| 3 | Karachi | Oraş-district | 12 991 000 | 3 527 | 3 683 | Pakistan |
| 4 | Delhi* | Municipalitate | 12 259 230 | 431,09 | 28 438 | India |
| 5 | Istanbul | Municipalitate metropolitană | 11 372 600 | 1 831 | 6 211 | Turcia |
| 6 | São Paulo | Municipalitate | 11 037 593 | 1 523 | 7 247 | Brazilia |
| 7 | Moscova* | Oraşul + Zelenograd | 10 509 000 | 1 081 | 9 722 | Fed. Rusă |
| 8 | Seul* | Oraş cu statut special | 10 456 000 | 605,4 | 17 271 | Coreea de Sud |
| 9 | Beijing* | District central + suburbii | 10 123 000 | 1 368,32 | 7 400 | China |
| 10 | Ciudad de Mexico* | District Federal | 8 841 900 | 1 485 | 5 954 | Mexic |
| 11 | Tokyo* | 23 cartiere speciale | 8 795 000 | 617 | 14 254 | Japonia |
| 12 | Djakarta* | Capitală de district special | 8 489 900 | 664 | 12 738 | Indonezia |
| 13 | New York | Oraş propriu-zis | 8 363 700 | 789,4 | 10 452 | S.U.A. |
| 14 | Wuhan | District central | 8 001 500 | 400 | 20 004 | China |
| 15 | Lagos | Areal statistic | 7 937 900 | 999,6 | 7 938 | Nigeria |
| 16 | Teheran* | Oraş propriu-zis | 7 873 000 | 760 | 10 359 | Iran |
| 17 | Kinshasa* | Oraş-provincie | 7 843 000 | 9 965 | 787 | R.D. Congo |
| 18 | Lima* | Provincie | 7 605 740 | 2 670,4 | 2 848 | Peru |

[155] Acest termen provine din limba greacă şi desemna în antichitate oraşele-state greceşti (de la *mater* = mamă şi *polis* = oraş).

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19 | Londra* | Marea Londră | 7 556 900 | 1 580 | 4 863 | Regatul Unit |
| 20 | Bogotá* | District al capitalei | 7 259 600 | 1 590 | 4 566 | Columbia |
| 21 | Ho Chi Minh | Municipalitate, rang de provincie | 7 123 340 | 2 095,01 | 3 401 | Vietnam |
| 22 | Bangkok* | Suprafaţă administrativă | 7 025 000 | 1 568, 74 | 4 478 | Thailanda |
| 23 | Hong Kong | Regiune administrativă specială | 7 008 900 | 1 092 | 6 418 | China |
| 24 | Dhaka* | Oraş-municipalitate | 7 000 940 | 154 | 45 461 | Bangladesh |
| 25 | Cairo* | Guvernorat | 6 758 600 | 214 | 31 582 | Egipt |
| 26 | Guangzhou | District central | 6 367 700 | 3 843,43 | 1 657 | China |
| 27 | Lahore | Oraş-district | 6 318 750 | 1 772 | 3 566 | Pakistan |
| 28 | Rio de Janeiro | Municipalitate | 6 186 710 | 1 182 | 5 234 | Brazilia |
| 29 | Bangalore | Corporaţie municipală | 5 840 200 | 709,5 | 8 231 | India |
| 30 | Tianjin | District central + suburbii | 5 800 000 | 2 057 | 2 820 | China |
| 31 | Bagdad* | Oraş propriu-zis | 5 337 690 | Ld. | Ld. | Irak |
| 32 | Kolkata | Corporaţie municipală | 5 080 520 | 185 | 27 462 | India |
| 33 | Santiago* | Provincie | 5 013 000 | 2 030 | 2 469 | Chile |
| 34 | Singapore* | Oraş-stat | 4 987 600 | 710,2 | 6 814 | Singapore |
| 35 | Chongqing | District central | 4 776 000 | 5 467,2 | 1 057 | China |
| 36 | Chennai | Corporaţie municipală | 4 590 270 | 187 | 24 547 | India |
| 37 | Saint Petersburg | Oraş propriu-zis | 5 581 900 | 1 439 | 3 184 | Fed. Rusă |
| 38 | Surat | Corporaţie municipală | 4 523 100 | 326,515 | 13 852 | India |
| 39 | Riyadh* | Oraş propriu-zis | 4 465 000 | 800 | 5 581 | Arabia Saudită |
| 40 | Alexandria | Guvernorat | 4 110 100 | 2 680 | 1 611 | Egipt |
| 41 | Shenyang | District central | 4 101 200 | 3 495 | 1 173 | China |
| 42 | Yangon | Aglomeraţie urbană | 4 088 000 | 598,75 | 6 828 | Myanmar |
| 43 | Hyderabad | Corporaţie municipală | 4 015 400 | 172 | 23 403 | India |
| 44 | Ahmedabad | Corporaţie municipală | 3 913 800 | 204 | 19 185 | India |
| 45 | Ankara* | Municipalitate metropolitană | 3 901 200 | 2 516 | 1 551 | Turcia |
| 46 | Johannesburg | Municipalitate metropolitană | 3 888 200 | 1 644, 96 | 2 364 | Africa de Sud |
| 47 | Los Angeles | Oraş propriu-zis | 3 849 380 | 1 290 | 2 980 | S.U.A. |
| 48 | Abidjan | Departament/District | 3 802 000 | 2 119 | 1 794 | Côte d'Ivoire |
| 49 | Yokohama | Oraş propriu-zis | 3 670 000 | 437 | 8 398 | Japonia |
| 50 | Busan | Oraş metropolitan | 3 596 100 | 765,66 | 4 697 | Coreea de Sud |
| 51 | Cape Town | Municipalitate metropolitană | 3 497 100 | 2 454,72 | 1 424 | Africa de Sud |
| 52 | Durban | Municipalitate metropolitană | 3 468 100 | 2 291,89 | 1 513 | Africa de Sud |
| 53 | Berlin* | Oraş - Land federal | 3 426 360 | 892 | 3 842 | Germania |
| 54 | Pune | Corporaţie municipală | 3 337 500 | 450,69 | 7 214 | India |
| 55 | Pyongyang* | Oraş guvernat direct | 3 255 400 | 3 194 | 1 019 | Correa de Nord |
| 56 | Madrid* | Municipalitate | 3 213 300 | 698 | 4 604 | Spania |
| 57 | Kanpur | Corporaţie municipală | 3 144 270 | 267 | 11 776 | India |
| 58 | Jaipur | Corporaţie municipală | 3 102 800 | 485 | 6 398 | India |
| 59 | Buenos Aires* | District al capitalei | 3 050 730 | 203 | 15 028 | Argentina |
| 60 | Nairobi* | Provincie | 3 038 600 | 696 | 4 366 | Kenya |
| 61 | Jeddah | Oraş propriu-zis | 3 012 000 | 1 230 | 2 425 | Arabia Saudită |

* Capitale. Date oficiale, 2007-2009. Ld. = Lipsă date.
Sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/

### *6.6. Megalopolisul*

Desemnează concentrările urbane extinse în teritoriu pe suprafeţe mari, de sute de kilometri, în care numeroase oraşe gravitează în jurul unor mari metropole polarizatoare. Termenul provine din limba greacă [156] şi a fost introdus de geograful francez Jean Gottman în 1961 pentru a desemna concentrarea urbană din nord-estul S.U.A., din lungul litoralului atlantic, dezvoltată pe o lungime de peste 850 km şi care a fost

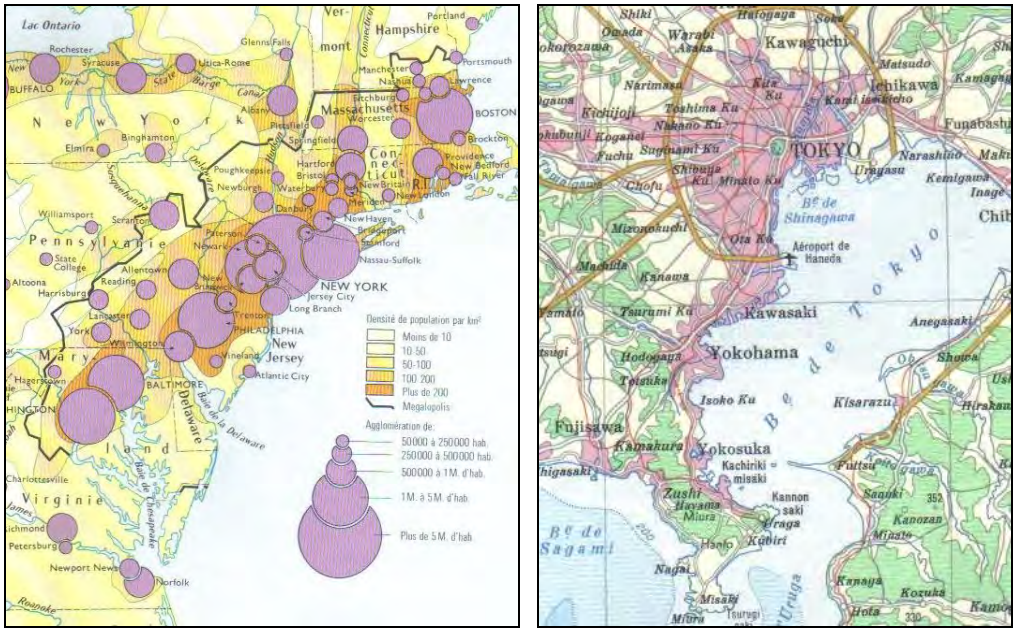
[156] De la *mega* = mare şi *polis* = oraş, deci „oraş foarte mare".

supranumit *BosWash*. Termenul este de asemenea utilizat pentru a desemna orice arie urbană supradimensionată care a evoluat gradat prin unificarea structurilor metropolitane şi ale oraşelor şi care funcţionează ca un sistem urban polinuclear (Erdeli et al., 1999, p. 191).

Megalopolisul reprezintă cea mai spectaculoasă formă de concentrare urbană, cu întinse spaţii intens urbanizate, de regulă de tip coridor şi litoral, care se disting prin continuitatea în teritoriu a diferitelor categorii de oraşe, imense sisteme de infrastructură comune, individualitatea administrativă a fiecărei formaţiuni urbane, un număr mare de locuitori (de regulă peste 10 milioane), restrângerea spaţiilor agricole şi existenţa unor spaţii forestiere cu rol de perdele de protecţie (Figura 75).

Megalopolisuri există peste tot în lume, însă tipice rămân:

- cel din nord-estul S.U.A. (*BosWash*), cu nuclee polarizatoare *Boston*, *New York*, *Philadelphia*, *Baltimore* şi *Washington*;
- cel din zona Marilor Lacuri (*ChiPitt*), format între *Milwaukee*, *Chicago*, *Cleveland*, *Detroit*, până la *Columbus* şi *Pittsburgh*;
- megalopolisul californian, dezvoltat în lungul ţărmului pacific (*San-San*), format din *San Francisco*, *San Jose*, *Los Angeles*, până la *San Diego*;
- megalopolisul *Tokaido*, cea mai întinsă arie urbanizată din Japonia, pe litoralul pacific, ai cărui poli de convergenţă sunt daţi de *Tokyo*, *Yokohama*, *Kawasaki*, *Nagoya*, *Osaka*, *Kyoto* şi *Kobe*;
- megalopolisul brazilian, extins atât pe coasta atlantică (*São Paulo*, *Rio de Janeiro*) cât şi în interior (*Belo Horizonte*).




**a.** **b.**

Figura 75. Megalopolisuri: a. *BosWash*, b. *Tokaido* (partea nordică).
Surse: *Atlas 2000*, Nathan, Paris, p. 107 şi *Atlas Bordas Géographique*, coord. Pierre Serryn, Bordas, Paris, 1989, p. 153.

Marile conurbaţii constituie etape intermediare în formarea de megalopolisuri. Astfel, prin unirea marii concentrări urbane din bazinul Ruhrului, cu cea de la vărsarea Rhinului (*Randstad*) şi cu cea din Belgia se va forma unul dintre cele mai mari megalopolisuri ale lumii şi singurul de pe continentul european. Megalopolisuri în formare sunt şi în Asia, în zonele intens urbanizate şi cu o mare dinamică demografică din China, India şi Asia de Sud-Est, pe baza metropolelor deja configurate (Tabelul 28).

**Studiu de caz : Megalopolisul BosWash**

*BosWash* este considerat cel mai mare şi cel mai tipic exemplu de megalopolis. Individualizat în perioada de intensă dezvoltare economică de după al Doilea Război Mondial, acesta reprezintă o uriaşă concentrare umană cu peste 50 milioane de locuitori, ce concentrează circa 20% din populaţia activă a S.U.A., aproape o treime din venituri şi salarii, un sfert din producţia industrială, rămânând cea mai puternică concentrare mondială de bunuri materiale şi umane a lumii.

Beneficiind de ţărmuri favorabile amenajărilor portuare şi de o poziţie geografică foarte avantajoasă atât pentru pătrunderea în interiorul continentului, cât şi pentru intensificarea legăturilor economice cu Europa, oraşele din zona litorală nord-estică a S.U.A. s-au dezvoltat vertiginos, mai ales în a doua jumătate a secolului trecut şi în prima jumătate a secolului XX. Creşterea rapidă a populaţiei pe baza imigrărilor masive şi posibilităţile reduse de dezvoltare spre interior a aşezărilor umane datorită barierei reprezentată de Munţii Appalachi, a determinat o extindere a suprafeţelor urbane de-a lungul câmpiei litorale şi o contopire a oraşelor, formându-se un mare areal urban, extins aproape continuu de la Boston la Washington, zonele cu densităţi foarte ridicate de populaţie alternând cu altele cu densităţi mai reduse.

Lungimea totală a megalopolisului este de aproape de 1 000 km, iar lăţimea oscilează între 40 şi 150 km. Cu o suprafaţă de circa 140 000 km$^2$, *BosWash*-ul depăşeşte jumătate din suprafaţa României şi reprezintă circa 2% din suprafaţa S.U.A.

În dezvoltarea sistemului urban ce a format megalopolisul, se disting câteva perioade caracteristice:

1. Prima perioadă, desfăşurată până în anul 1720, se caracterizează printr-o strictă limitare a dezvoltării aşezărilor de-a lungul litoralui, prin funcţia portuară. S-au dezvoltat astfel o serie de porturi ca *Boston*, *Philadelphia*, *Nantucket*, *New Haven* şi *Newport*. Sistemul urban al Coloniilor era dominat, în această perioadă, de *Boston*;

2. A doua perioadă, cuprinsă între anii 1720 şi 1783, s-a caracterizat printr-o intensificare a afluxului de imigranţi, care au ocupat spaţiul din jurul Golfului Delaware, valea fluviului Hudson şi coridorul Mohawk. Este perioada când *Philadelphia* înregistrează o dezvoltare puternică, individualizându-se ca al doilea nucleu de polarizare al sistemului urban, alături de Boston;

3. În perioada 1783-1815 continuă dezvoltarea aşezărilor spre interior, pe baza funcţiei comerciale de legătură între porturile atlantice şi exploataţiile agricole şi miniere din interior. Se dezvoltă oraşul *Baltimore* ca port şi se întemeiază oraşul *Washington* (1790). Este perioada în care *New York*-ul preia supremaţia în competiţia cu oraşele Philadelphia şi Boston;

4. Perioada cuprinsă între anul 1815 şi până în preajma anilor 1860 constituie era construcţiei canalelor de legătură cu Marile Lacuri (Syracuse, Binghamton) şi a dezvoltării reţelei de căi ferate spre interiorul continentului şi de-a lungul litoralului atlantic, ceea ce a determinat o intensificare a dezvoltării centrelor secundare din lungul acestora (*Albany*, *Hartford*, *Allentown*, *Harrisburg*, *Arlington* etc.);

5. În perioada 1860-1940 se accelerează dezvoltarea aşezărilor urbane, alături de activitatea portuară un rol tot mai important revenindu-le activităţilor industriale. Modificări substanţiale au avut

loc la nivelul peisajului urban, aceasta fiind era apariţiei construcţiilor uriaşe şi a structurării reţelei spaţiale prin dezvoltarea reţelei de comunicaţii intra- şi interurbane.

6. Perioada de după 1940, considerată ca fiind era urbanizării, se distinge, în general, prin puternice mişcări de populaţie şi dezvoltarea zonelor metropolitane. Zonele suburbane şi oraşele-satelit din jurul marilor metropole înregistrează o dezvoltare foarte accentuată, pe baza populaţiei imigrante şi a migraţiilor din zonele centrale ale oraşelor. Sub raport demografic se individualizează cinci oraşe cu populaţie de peste 2 milioane de locuitori, între care se dezvoltă alte 21 de oraşe cu o populaţie mai mare de 100 000 locuitori şi care realizează treceri neobservabile între centrele primare. Este deci perioada configurării relaţiilor funcţionale la nivelul megalopolisului. Activităţile industriale ocupă în ansamblul megalopolisului un rol important, plasându-l pe locul I în S.U.A. şi pe locul II în lume, după megalopolisul americano-canadian al Marilor Lacuri (*ChiPitt*). Sunt dezvoltate toate industriile, dar în mod in mod deosebit cele uşoare: a confecţiilor, pielăriei şi încălţămintei, textilă şi tricotajelor, iar dintre ramurile industriei alimentare: a tutunului, a produselor zaharoase, conservelor de peşte şi de carne etc. Industria grea este reprezentată de ramurile: siderurgie, electrotehnică şi electronică, material rulant şi rutier, maşini unelte şi chimie. Necesităţile energetice ale megalopolisului sunt acoperite prin aportul unor mari termocentrale: *Boston*, *New York*, *Philadelphia* şi centrale atomoelectrice: *Indian Point* şi *New Haven*. *BosWash*-ul este conectat la un întreg sistem de conducte de gaze naturale şi petrol ce vin din zona Golfului Mexic şi care îi asigură necesarul energetic şi de materii prime pentru industria petrochimică.

Capitolul IX

# ORAŞUL ŞI ZONA DE INFLUENŢĂ URBANĂ

## 1. Zonele de influenţă urbană. Tipuri de zone de influenţă urbană

### *1.1. Definiţii. Tipuri de zone de influenţă urbană*

În sens general, zona de influenţă urbană corespunde zonei în care se face resimţită prezenţa unui nucleu urban. Mărimea sa este dependentă de nivelul dezvoltării economico-sociale, de poziţia geografică a oraşului, de talia şi densitatea acestuia (Erdeli et al., 1999, p. 353). Se mai poate adăuga, ca element determinant, dinamica centrului urban, esenţială pentru structura şi intensitatea fluxurilor dintre acesta şi zona sa de influenţă, dar şi o serie de obstacole naturale (artere hidrografice, zone montane sau deşertice cu o infrastructură de comunicaţii deficitară), sau politice (graniţe de stat, care în funcţie de gradul de permeabilitate pot restrânge suprafaţa polarizatoare a oraşului).

În raport de poziţionarea faţă de nucleul urban, zonele de influenţă urbană sunt de două feluri:

- *directe*, când cuprind teritoriul adiacent unui nucleu urban, aflat în relaţii de strânsă interdependenţă funcţională cu acesta. În cele mai multe cazuri, zona de influenţă directă aparţine administrativ domeniului rural, însă din punct de vedere funcţional şi chiar morfostructural prezintă evidente trăsături urbane;
- *indirecte*, când aceste relaţii au un caracter difuz, stabilit la nivel macroteritorial. Relaţiile inter-industriale, de aprovizionare şi desfacere a semifabricatelor, sau cele care privesc servicii strict specializate specifice marilor centre urbane configurează zone de polarizare indirecte, care pot acoperi întregul teritoriu naţional sau chiar pot depăşi graniţele acestuia.

În cele mai multe cazuri însă, conceptul de zonă de influenţă urbană îşi restrânge înţelesul la primul aspect. Astfel, J. Bastié şi B. Dezert (1980) definesc zona de influenţă urbană ca fiind zona caracterizată prin legături strânse între o aglomeraţie urbană şi spaţiul rural care o înconjoară şi care rezultă prin reunirea ariilor de polarizare specializate (p. 258), iar I. Ianoş (1987, 2000, 2005) şi V. Cucu (2001) introduc criteriul polarizării, definind oraşul pornind de la rolul acestuia de nucleu polarizator la nivel teritorial. În acest context, zona de influenţă urbană reprezintă teritoriul polarizat de un nucleu urban, a cărui influenţă se restrânge din ce în ce mai mult pe măsura depărtării de centrul oraşului. Astfel, intensitatea de atracţie (i) exercitată de către un centru urban asupra unui punct aflat sub influenţa sa, este direct proporţională cu populaţia oraşului (p) şi invers proporţională cu pătratul distanţei ($d^2$) dintre acest punct şi centrul oraşului (Bastié, Dezert, 1980, p. 258):

$$i = P / d^2$$

Pe de altă parte, zona de influenţă urbană este cu atât mai vastă cu cât funcţiile oraşului sunt mai specializate. Intensitatea polarizării, asociată cu nivelul de specializare funcţională poate determina fenomene de „ignorare" a unor nuclee secundare, cu funcţie de polarizare locală, zonele de influenţă ale acestora fiind absorbite în întregime de către metropolele cu funcţii polarizatoare de nivel macroteritorial.

Prin urmare, configurarea zonelor de influenţă urbană are la bază două seturi de elemente: unele de natură *statică*, ce decurg din centralitatea nucleului urban (intensitatea fluxurilor, poziţia oraşului în raport de factorii restrictivi de mediu etc.) şi altele de natură *dinamică*, date pe de o parte de evoluţia în timp a ecosistemului urban care induce schimbări la nivelul zonei de influenţă, iar pe de altă parte de schimbările ce intervin la nivelul zonei de influenţă, schimbări reflectate în tipologia funcţională a aşezărilor polarizate, în dinamica activităţilor economice sau în configuraţia reţelelor de transport. Similară este şi noţiunea de *aglomerare urbană*, definită ca fiind „complexul teritorial constituit dintr-un nucleu urban polarizator şi din localităţile satelit urbane sau rurale din imediata sa apropiere" (Iordan, Cucu, 1987).

În literature geografică germană şi scandinavă, zona de influenţă urbană este denumită *umland* (*umkreis*), iar în cea franceză *banlieure* (*banlieu*) (termen folosit şi pentru zona suburbană) (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971, p. 233). Două trăsături conferă însă specific noţiunii de banlieu: autonomia administrativă şi independenţa morfologică, aşezările ce alcătuiesc banlieul făcând parte din categoria unităţilor administrative de nivel comunal.

### *1.2. Zonele de influenţă urbană a centrelor administrative*

Dinamica zonelor de influenţă urbană este condiţionată pe de o parte de poziţionarea geografică a centrelor polarizatoare, iar pe de altă parte de forţa lor de polarizare. În acest complex sistem de interacţiuni, deciziile politico-administrative au o dublă implicaţie teritorială:

- *directă*, determinând zona de influenţă administrativă, chiar dacă aceasta este diferită de zona de influenţă teoretică a oraşului investit cu statut de centru administrativ. Astfel sunt induse disfuncţionalităţi la nivel rural, aşezări umane are gravitează în mod firesc spre anumite centre urbane trebuind să depindă administrativ de reşedinţa de judeţ;
- *indirectă*, prin modificarea dinamicii oraşului care este investit sau căruia i se retrage statutul de centru administrativ, dinamică care la rândul ei modifică configuraţia zonei de influenţă urbană.

Cu excepţia a două judeţe (Vaslui şi Hunedoara), reşedinţa de judeţ domină sistemele urbane judeţene, în unele cazuri cu autoritate (Brăila, Bihor, Arad), zona de influenţă a sistemului urban judeţean fiind comparabilă cu zona de competenţă administrativă a reşedinţei, respectiv cu suprafaţa judeţului.

Zona de influenţă urbană este diferită ca extensiune spaţială în raport de zona de

influenţă administrativă, suprapunerea acestora evidenţiind trei cazuri distincte:

a) zone de influenţă a sistemelor urbane judeţene situate în interiorul limitelor administrative – situaţie în care judeţele sunt *supradimensionate* (Vrancea, Galaţi, Gorj, Arad, Bistriţa-Năsăud etc). În aceste judeţe sistemul urban judeţean nu reuşeşte să cuprindă în aria sa de influenţă întreaga suprafaţă administrativă, unele comune situate periferic gravitând către centre urbane situate în judeţele limitrofe. Astfel, nordul judeţului Galaţi gravitează, cel puţin teoretic[157], către Bârlad; sudul judeţului Dâmboviţa se află în aria de influenţă a Capitalei; vestul judeţului Bistriţa-Năsăud gravitează către Dej şi Cluj; sudul judeţului Gorj către Craiova etc.,

b) sisteme urbane judeţene ale căror zone de influenţă depăşesc suprafaţa unităţilor administrative, judeţele fiind în acest caz *subdimensionate* (Cluj, Mureş, Buzău, Alba etc).,

c) sisteme urbane judeţene ale căror limite se intersectează cu limita judeţelor, cele mai frecvente cazuri, în care suprafaţa unităţilor administrative este *aproximativ egală* cu cea polarizată (teoretic) de sistemele urbane judeţene, însă trasarea limitelor comportă unele modificări.

Totuşi, relativitatea regionării teritoriului în funcţie de zonele de influenţă ale sistemelor urbane judeţene, rezultă din faptul că au fost luate în analiză zonele de influenţă teoretică ale acestora. În realitate însă, acestea nu acoperă întreg teritoriul ţării, existând întinse zone nepolarizate sau slab polarizate urban, zone delimitate prin legea 351/2001 şi care sunt considerate prioritare pentru dezvoltarea de „localităţi cu rol de servire intercomunală”[158]. Faptul că unele centre urbane mici au o forţă de polarizare extrem de redusă, limitată chiar, în unele cazuri, la perimetrul administrativ propriu, pune sub semnul îndoielii delimitarea pe criteriul distanţei faţă de orice centru urban, făcându-se abstracţie de particularităţile sale.

Vulnerabilitatea zonelor de influenţă ale oraşelor mici rezultă şi din potenţialul de poziţie al acestora. Cele situate în arii profund rurale, care s-au evidenţiat ca nuclee de polarizare locală îşi pot demonstra viabilitatea prin măsuri de stimulare corespunzătoare. Recenta declarare a unor oraşe în astfel de zone (*Bălceşti* şi *Băbeni* în Piemontul Getic; *Geoagiu* şi *Baia de Arieş* în Munţii Apuseni etc.) se înscrie pe coordonatele acestei politici. În cazul celor situate în zona de influenţă a unor oraşe mari, cu funcţie administrativă, se produce un fenomen de „absorbţie” a zonei lor de influenţă; ele însele intrând în zona de influenţă urbană, fapt care în unele situaţii le poate frâna dezvoltarea (cazul oraşelor mici din jurul Capitalei, de exemplu). Acolo unde ele îşi configurează totuşi o zonă de influenţă urbană, aceasta se caracterizează printr-o evidentă asimetrie rezultat al presiunii exercitate de zonele de influenţă ale centrelor urbane limitrofe. Exemple în acest sens sunt date de ariile de polarizare ale oraşelor din apropierea

[157] În analiză s-a ţinut seama de distanţele pe căile rutiere.

[158] Lista comunelor ce alcătuiesc zonele lipsite de oraşe pe o rază de 25-30 km care necesită acţiuni prioritare pentru dezvoltarea de localităţi cu rol de servire intercomunală este cuprinsă in anexa II : 6.1. a legii 351/2001 privind Planul de amenajare a teritoriului naţional, Secţiunea a IV-a – Reţeaua de localităţi.

Ploieştilor sau ale celor ce alcătuiesc centurile urbane ale Braşovului sau Sibiului. Însuşi oraşul Ploieşti, prin situarea sa în apropierea Capitalei prezintă o distorsiune evidentă a ariei de polarizare prin „împingerea" sa până la doar câţiva kilometri de limita sudică a intravilanului. Acest fapt se reflectă şi asupra suprafeţei zonelor de influenţă: dacă aria de polarizare a unor oraşe situate în zone cu o densitate redusă a centrelor urbane se apropie sau chiar depăşeşte 5 000 km$^2$ (*Iaşi* – 5 200 km$^2$; *Cluj Napoca* – 5 000 km$^2$; *Timişoara* – 4 300 km$^2$; *Craiova* şi *Buzău* – 4 000 km$^2$) demonstrând rolul lor de nuclee de polarizare macroregională, în cazul Braşovului sau a Ploieştilor, oraşe cu potenţial demografic şi economico-social comparabil, dar situate în arii intens urbanizate, zonele de influenţă nu depăşesc 1 300 km$^2$, respectiv 800 km$^2$ (Ianoş I., 1987, p. 83). Dacă la prima vedere acesta ar putea constitui un handicap, blocarea extinderii zonei de influenţă împiedicându-le afirmarea rolului de metropole regionale, dezvoltarea unor *aglomerări urbane* (în cazul Braşovului, Sibiului, Ploieştilor sau a Craiovei) sau *conurbaţii* (în cazul Galaţi-Brăila) viabile, ar determina individualizarea unor zone de influenţă unitare, cu funcţii macroregionale.

Pe de altă parte, traiectoria imprimată unor centre urbane prin investirea lor cu funcţie administrativă, şi-a găsit o reflectare directă în dinamica zonei lor de influenţă. Oraşe precum *Slobozia*, *Reşiţa*, *Baia Mare* sau *Alexandria* care nu mai cunoscuseră anterior statutul de reşedinţă de judeţ s-au transformat într-un timp scurt, prin investiţii masive, din oraşe mici, centre de polarizare locală, în centre coordonatoare de nivel judeţean. Funcţia administrativă a fost factorul determinant în atragerea funcţiei industriale, raţiunea constând doar în justificarea economică a unei decizii politice. Rezultatul a fost o creştere considerabilă a zonelor de influenţă, pe baza migraţiei populaţiei active din mediul rural, ocupată în ramuri industriale noi, fără vreo legătură cu resursele de materii prime sau cu tipul de economie locală. În aceste condiţii, colapsul sistemului politic a determinat haosul structurilor economice pe care le-a generat, reflectarea la nivel teritorial generând zonele cu probleme specifice de dezvoltare.

### *1.3. Zonele de aprovizionare urbană*

Se suprapun în general zonelor de influenţă urbană, însă se rezumă doar la fluxurile unidirecţionale, orientate dinspre aşezările rurale către nucleele urbane. Oraşul este privit în raport de zona sa de influenţă directă ca un sistem absorbant (de materii prime şi de forţă de muncă); în raport de sine-însuşi ca un sistem prelucrător, iar în raport cu zona de influenţă indirectă, ca un sistem redistribuitor (de produse prelucrate).

Astfel, încă din anul 1941, într-unul dintre primele studii geografice consacrate oraşelor, Vintilă Mihăilescu situa la baza metodologiei studiilor de geografie urbană două elemente fundamentale, cu scopul de a defini coordonatele relaţiilor dintre oraş şi zona sa de influenţă:

- oraşul este un element al peisajului, fapt reflectat prin aspectele sale vizibile: fizionomie şi morfostructură, rezultate la rândul lor din organizarea sa funcţională internă;

- oraşul este un organism legat de spaţiul geografic, în interiorul căruia îndeplineşte o funcţie precisă: concentrează, transformă şi redistribuie bunurile. Această a doua caracteristică a oraşului se reflectă la nivelul relaţiilor sale cu spaţiul rural adiacent, configurându-i *zona de aprovizionare*.

Din punct de vedere spaţial şi al intensităţii relaţiilor care se stabilesc la nivelul zonei de influenţă, autorul distinge cel puţin două tipuri de zone de aprovizionare:

- *zona de aprovizionare apropiată*, divizată la rândul său într-o zonă de aprovizionare zilnică sau imediată, cu funcţii agricole, ce corespunde mahalalelor periferice şi satelor mai apropiate şi o zonă de aprovizionare periodică, cu ocazia târgurilor sau a vizitelor ocazionale în oraş, extinsă de regulă, în funcţie de configuraţia reţelelor de transport, la circa 20-30 km în jurul oraşului;

- *zona aprovizionării depărtate*, în care fluxurile au un caracter difuz, fiind diferenţiate după natura produselor sau serviciilor. Mărimea centrului urban, gradul său de specializare funcţională, dar şi configuraţia reţelei de aprovizionare îi determină particularităţile.

Pe aceleaşi coordonate de abordare se situează şi Nicolae Al. Rădulescu (1945), care prin zona de aprovizionare apropiată înţelege „ţinutul înconjurător cu care oraşul este în reciprocitate de produse", spre deosebire de cea depărtată care îndeplineşte numai o funcţiune unilaterală, fie de furnizoare a oraşului respectiv cu un anumit tip de produse sau servicii, fie de desfacere a acestora pe piaţa urbană (p. 27).

La rândul său, I. Petrescu-Burloiu (1945) distinge într-un studiu asupra oraşului Buzău o zonă de aprovizionare imediată, formată din satele înconjurătoare care alimentează zilnic oraşul cu produse agroalimentare (fluxuri unidirecţionale); una de aprovizionare apropiată, caracterizată prin fluxuri bidirecţionale (schimburi de produse) şi o a treia, de aprovizionare depărtată, mult mai extinsă decât primele două, putând depăşi chiar suprafaţa ţării[159].

Prin urmare, conceptul de „zonă de aprovizionare", aşa cum a fost introdus în literatura geografică românească, este relativ similar cu cel de „zonă de influenţă", fluxurile având un caracter biunivoc, atât de intrare, cât şi de ieşire din oraş.

## 2. Zonele periurbane (preorăşeneşti, preurbane)

Zonele periurbane, ca şi cele suburbane, constituie realităţi geografice relativ similare, rezultate ale locuirii urbane. Deşi conceptele sunt relativ recente – J. Boutrais şi J. P. Charvet (1967); J. B. Racine (1967, 1970); I. Iordan (1973) folosesc conceptul de „periurban", în vreme ce J. Gottman (1961) optează pentru cel de „suburban", fenomenul a apărut şi s-a dezvoltat odată cu urbanizarea. Astfel, în literatura geografică românească precursorul conceptului de *suburbie* (Harris, 1943) este cel de „mahala",

[159] Petrescu-Burloiu, I. (1945), *Zonele economice ale oraşului Buzău*, în Revista Geografică, anul I, fasc. I – III, 1944, Bucureşti, p. 65-81.

fapt ce întăreşte convingerea că acest proces are o istorie îndelungată, demarată cu mult înaintea procesului de modernizare a ţării început în secolul al XIX-lea.

Caracteristicile acestora îşi pun amprenta asupra spaţiului geografic pe măsura intensificării relaţiilor dintre nucleul urban şi zona sa de influenţă. Acestea constau în transformări profunde în plan economico-social, demografic, politic şi cultural ale zonei limitrofe intraurbanului, rezultate din contactele puternice şi permanente dintre aceasta şi nucleul urban. Astfel, migrarea unui număr mare de orăşeni care vin să locuiască în aşezările rurale, continuând să muncească în oraşul vecin, se traduce în peisaj printr-o modificare a intensităţii locuirii, al echipărilor şi al densităţii şi calităţii căilor de comunicaţie (Erdeli et al., 1999, p. 356). Caracteristicile definitorii ale zonelor periurbane constau, deci, în:

- funcţia rezidenţială relativ recentă,
- pregnanţa migraţiilor pendulatorii,
- caracterul său de „subansamblu" al oraşului.

Prin urmare, aceste zone constituie un preambul, un prim pas, în formarea zonelor metropolitane. Organizarea spaţiilor periurbane trebuie să ţină seama de două aspecte esenţiale: potenţialul de consum al oraşului şi caracteristicile spaţiilor periurbane, în scopul creşterii capacităţii acestora de producţie (Ianoş, 1987, p. 122).

Fenomenul suburban are o istorie a sa, proprie, în strânsă dependenţă de oraşul învecinat, pe care l-a însoţit în evoluţia sa din cele mai vechi timpuri până în prezent, dar şi o geografie a sa, variabilă, cu elemente de continuitate, dar şi cu elemente specifice epocilor pe care le-a străbătut (Nicolae, 2002, p. 23). Acesta este o rezultantă şi, totodată, o premisă a constituirii unor forme din ce în ce mai evoluate de tranziţie între locuirea urbană şi cea rurală.

## 3. Zonele metropolitane

### *3.1. Conceptul de „zonă metropolitană"*

Zonele metropolitane rezultă din complementaritatea potenţialului celor două tipuri de teritorii administrative de nivel local care vin în contact în arealul periurban: cele cu grad avansat de urbanizare, reprezentate de nucleele de convergenţă regională şi departamentală şi comunele incluse în zona periurbană acestora. Primele, caracterizate prin cele mai mari densităţi de populaţie la nivelul intravilanului şi prin teritorii administrative restrânse ca suprafaţă, dispun şi de cele mai mari bugete locale; comunele limitrofe în schimb, cu populaţie mai redusă şi resurse financiare limitate, dispun în schimb, de spaţii excedentare. Preţul ridicat al terenului din intravilan determină fenomenul de *exurbaţie*, prin localizarea unor investiţii aferente oraşului în zona sa periurbană, limitele administrative devenind astfel pur formale. Oraşul se extinde dincolo de limitele sale administrative iar ruralul evoluează de la spaţiu polarizat la

spaţiu integrat. Cooperarea intercomunală la nivelul spaţiului periurban devine astfel esenţială pentru o dezvoltare regională integrată.

Conceptul de *zonă metropolitană* a fost implementat pentru prima dată în S.U.A. în anii 1950 sub forma „Standard Metropolitan Statistical Areas" (SMSA), fiind ulterior preluat şi de alte state anglo-saxone.

Criteriile de identificare şi definire a unei SMSA se bazează pe structura populaţiei active şi pe fenomenul polarizării şi al migraţiilor periodice. Acestea au evoluat în timp, definitivându-se în 1970, când au fost delimitate 65 SMSA:

- 1 cu peste 15 milioane locuitori (New York);
- 2 între 5 şi 10 milioane locuitori (Los Angeles-Long Beach şi Chicago);
- 3 între 3 şi 5 milioane locuitori (Philadelphia, Detroit şi San Francisco-Oakland);
- 7 între 2 şi 3 milioane locuitori;
- 20 între 1 şi 2 milioane locuitori;
- 32 între 0,5 şi 1 milion locuitori.

Constituirea acestora se bazează pe un comitat polarizator, având cel puţin un oraş cu peste 50 000 locuitori. Comitatele limitrofe acestuia sunt adăugate, formând SMSA, dacă cel puţin 25% din populaţia activă (calculată fie la locul de muncă, fie la cel de rezidenţă), lucrează în sectoare neagricole. În plus, este necesară îndeplinirea, selectiv şi a altor criterii (Bastié, Dezert, 1980, p. 69):

- cel puţin 50% din totalul populaţiei trebuie să locuiască în zone cu densităţi de peste 150 locuitori/milă pătrată (aproximativ 63 loc./km$^2$);
- populaţia ocupată în sectoarele non-agricole din comitatele limitrofe celui considerat „nucleu" trebuie să depăşească 10% din cea a comitatului „nucleu";
- ca valoare absolută, populaţia activă non-agricolă trebuie să fie de peste 10 000 locuitori;
- integrarea unui comitat într-o SMSA se face dacă cel puţin 15% din populaţia activă lucrează în respectiva SMSA.

În Noua Anglie, delimitarea este şi mai riguroasă, în loc de perimetrul administrativ al comitatelor, folosindu-se ca bază de pornire pentru delimitare, teritoriul urban.

În Franţa este utilizat termenul de „Zonă de populare industrial-urbană" (ZPIU), ce înglobează unităţi administrative urbane şi rurale în care nivelul migraţiilor zilnice domiciliu – loc de muncă este relativ ridicat.

Literatura geografică românească defineşte zonele metropolitane ca fiind spaţii aflate sub influenţa unor centre urbane cu funcţii macroregionale a căror populaţie depăşeşte 1 milion locuitori, plafonul demografic al zonelor metropolitane fiind cuprins între 5 şi 30 milioane locuitori (Erdeli et al, 1999, p. 193). Prin urmare, extrapolat la spaţiul românesc, termenul „metropolitan" este impropriu. Metropolele regionale, cu excepţia capitalei, se situează sub plafonul demografic de 400 000 locuitori şi polarizează spaţii sub 1 milion locuitori, cu caracteristici mult mai apropiate de zonele periurbane. Iată de ce, în legislaţia românească a fost introdus la baza definirii zonei

metropolitane caracterul asociativ al structurilor administrativ-teritoriale de nivel comunal limitrofe marilor centre urbane. Astfel, potrivit legii 351/2001 (Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a IV-a: Reţeaua de localităţi), prin zonă metropolitană se înţelege „zona constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane şi localităţile urbane şi rurale situate în zona imediată, la distanţe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relaţii de cooperare pe multiple planuri. Prin aceeaşi lege au fost incluse în categoria „marilor centre urbane" capitala alături de 11 municipii de rangul I: Bacău, Braşov, Brăila şi Galaţi (definite ca formând singurul *sistem urban* din România[160]), Cluj Napoca, Constanţa, Craiova, Iaşi, Oradea, Ploieşti şi Timişoara (Figura 76).

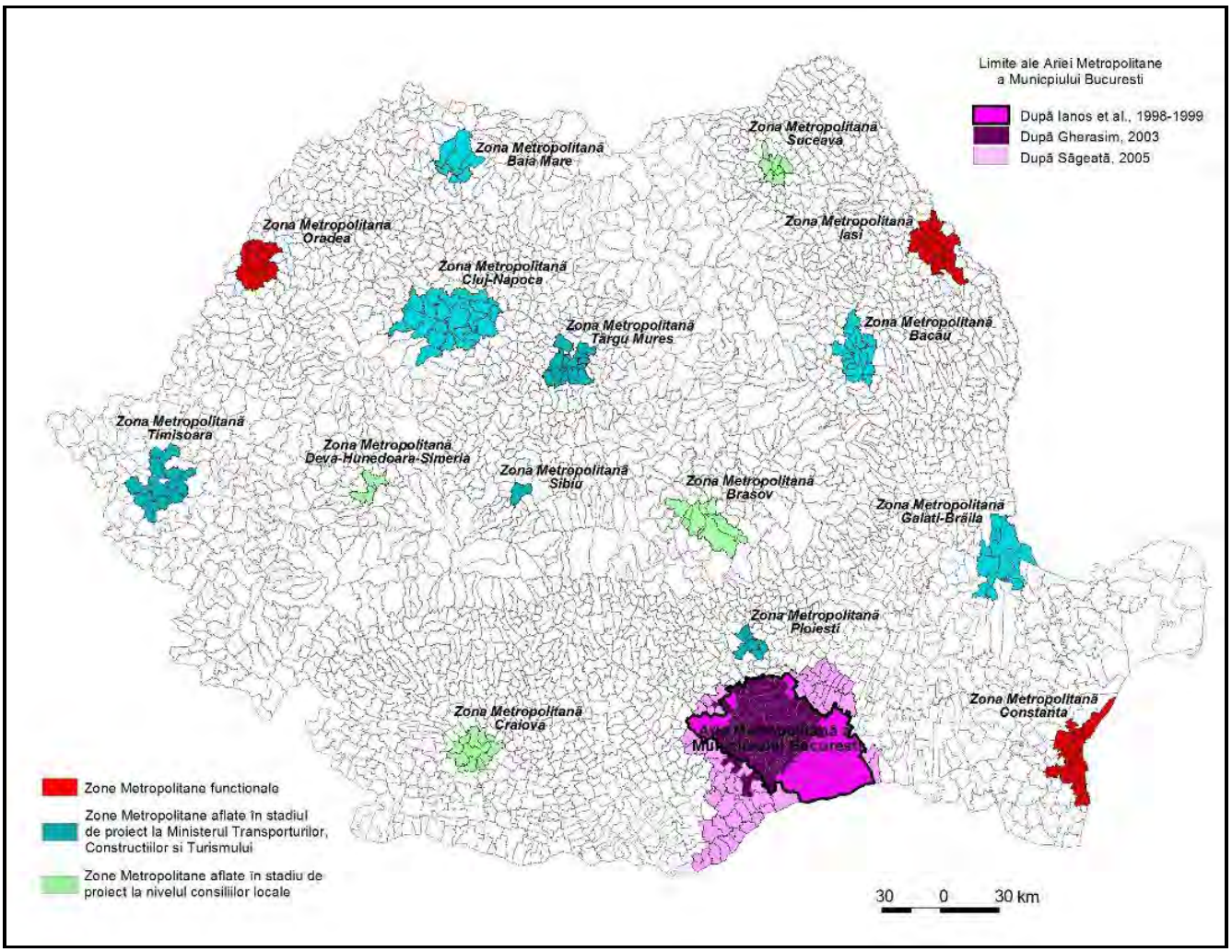

Limite ale Ariei Metropolitane a Municpiului Bucuresti
După Ianos et al., 1998-1999
După Gherasim, 2003
După Săgeată, 2005
Zona Metropolitana Baia Mare
Zona Metropolitana Suceava
Zona Metropolitana Oradea
Zona Metropolitana Iasi
Zona Metropolitana Cluj-Napoca
Zona Metropolitana Târgu Mures
Zona Metropolitana Bacau
Zona Metropolitana Timisoara
Zona Metropolitana Deva-Hunedoara-Simeria
Zona Metropolitana Sibiu
Zona Metropolitana Brasov
Zona Metropolitana Galati-Brăila
Zona Metropolitana Ploiesti
Zona Metropolitana Craiova
Zona Metropolitana Constanta
Zone Metropolitane functionale
Zone Metropolitane aflate în stadiul de proiect la Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului
Zone Metropolitane aflate în stadiu de proiect la nivelul consiliilor locale
30 0 30 km

Figura 76. Zonele metropolitane în România

Contextul legislativ favorabil constituirii de zone metropoliane în România a fost creat începând din anul 2001, odată cu definirea *teritoriului metropolitan* în Legea 351/2001, privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Naţional (PATN):

[160] În termenii legii, noţiunea de „sistem urban" este echivalentă cu cea de conurbaţie bipolară.

Secţiunea IV – Reţeaua de localităţi, ca fiind „zona constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar între marile centre urbane (capitala României şi municipiile de rangul I) şi localităţile urbane şi rurale aflate în zona imediată, la distanţe de până la 30 km, între care s-au stabilit relaţii de cooperare pe multiple planuri” şi în Legea Urbanismului 350/2001, anexa II, în care acesta este definit ca „suprafaţa situată în jurul municipiilor de rang I, cuprinzând localităţi aflate la distanţe de până la 30 km, în cadrul căreia se creează relaţii reciproce de influenţă în domeniul căilor de comunicaţie, economic, social, cultural şi al infrastructurii edilitare”. Alte referiri se fac în Ordonanţa de Guvern 53/2002 (ca amendament la Legea 215/2001 privind administraţia publică locală) care, în articolul 4 specifică: „comunele care înconjoară Bucureştiul şi cele care înconjoară municipiile de rang I pot fi organizate ca zone metropolitane municipale”.

În Legea administraţiei publice locale nr. 286/2006, se fac referiri cu privire la organizarea şi managementul ariilor metropolitane, care „vor fi conduse de un consiliu de administraţie compus din reprezentanţi ai unităţilor administrativ-teritoriale componente iar membrii consiliului vor fi propuşi de primar sau de preşedintele consiliului judeţean şi desemnaţi de consiliul local sau de cel judeţean”. În acest fel, în România, în afara Bucureştiului se remarcă şi încercările altor municipii de a-şi declara şi delimita zone metropolitane, însă, în prezent, singurele funcţionale sunt *Zona metropolitană Oradea*, *Zona metropolitană Iaşi* şi *Zona metropolitană Constanţa*.

### *3.2. Zonele metropolitane din România*

*Zona metropolitană Oradea* a luat fiinţă la 6 februarie 2001 prin semnarea unui Protocol de constituire de către primarii localităţilor *Oradea*, *Borş*, *Paleu*, *Sânmartin*, *Cetariu*, *Nojorid*, *Oşorhei*, *Sântandrei* şi *Biharia* (Figura 77).

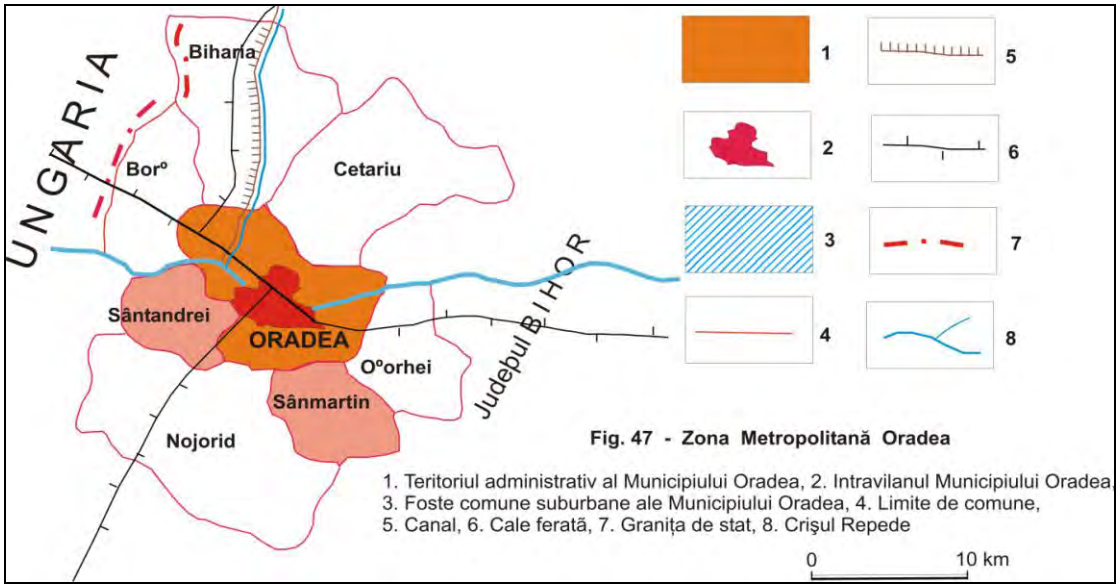



Figura 77. Zona metropolitană Oradea.

1. Teritoriu administrativ al municipiului Oradea, 2. Intravilanul municipiului Oradea, 3. Foste comune suburbane ale municipiului Oradea, 4. Limite de comune, 5. Canal, 6. Cale ferată, 7. Graniţă de stat, 8. Crişul Repede.

Documentaţiile care stau la baza funcţionării acestei zone metropolitane au fost stabilite şi semnate în cadrul seminariilor organizate de Primăria Municipiului Oradea, Harvard University Graduate School of Design şi Centrul de Studii pentru Dezvoltare Urbană Oradea.

Zona metropolitană Oradea cuprinde 8 localităţi totalizând un număr de 260 964 locuitori pe o suprafaţă administrativă 62 104 ha, dintre care suprafaţă intravilană 15 221 ha şi pentru investiţii de 837 ha. Dintre proiectele prioritare se remarcă: îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă, ridicarea nivelului de dezvoltare a regiunii, atractivitatea şi accesibilitatea, dotări tehnico-edilitare etc.

*Zona metropolitană Iaşi*. În toamna anului 2002, Consiliul Judeţean şi Primăria Municipiului Iaşi, pe baza unei propuneri tehnice a arhitecţilor şefi ai celor două instituţii, au solicitat prin intermediul unui program de cercetare cu finanţare externă, asistenţă în constituirea Zonei metropolitane Iaşi.

În anul 2004 Consiliul Judeţean Iaşi, şi autorităţile locale din Municipiul Iaşi şi din 13 comune din zona sa de influenţă (*Aroneanu*, *Bârnova*, *Ciurea*, *Holboca*, *Leţcani*, *Miroslava*, *Popricani*, *Rediu*, *Schitu Duca*, *Tomeşti*, *Victoria*, *Valea Lupului* şi *Ungheni*) au semnat actul de constituire a Zonei metropolitane Iaşi, constituind totodată „Asociaţia Zona metropolitană Iaşi". Acesta este o organizaţie non-guvernamentală condusă de un *Consiliu metropolitan* format din câte un reprezentant delegat de către consiliile locale ale localităţilor partenere şi Consiliul Judeţean. Preşedinţia asociaţiei este deţinută de preşedintele Consiliului Judeţean, unul din vicepreşedinţi este primarul municipiului Iaşi, iar celălalt, prin rotaţie la un an, câte un primar din comunele membre.

Asociaţia *Zona metropolitană Iaşi* a înfiinţat ca instrument executiv *Agenţia de dezvoltare metropolitană*, care gestionează activităţile necesare pentru planificarea, implementarea, monitorizarea şi promovarea proiectelor de dezvoltare metropolitană, de scriere a proiectelor de finanţare şi desfăşoară activităţile administrative curente.

Zona metropolitană Iaşi se întinde pe o suprafaţă de 787,87 km$^2$, incluzând o populaţie de 397 800 locuitori. Printre proiectele prioritare se numară dezvoltarea infrastructurii de transport şi de utilităţi publice, crearea unui sistem informaţional metropolitan şi a unor baze turistice şi de agrement sau regularizarea cursului râului Bahlui.

*Zona metropolitană Constanţa* se individualizează ca o axă urbană cvasi-continuă între Năvodari şi Tuzla cu profil industrial-portuar şi turistic. În urma discuţiilor preliminare purtate în anul 2006 între reprezentanţii unităţilor administrativ-teritoriale din spaţiul înconjurător municipiului Constanţa şi pe baza ultimelor modificări legislative din domeniul administraţiei publice locale, Primăria Municipiului Constanţa a avut iniţiativa constituirii Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară „Zona metropolitană Constanţa", care s-a finalizat prin semnarea actelor de constituire de către toţi cei 14 primari, precum şi de preşedintele Consiliului Judeţean Constanţa.

Astfel constituită, Zona metropolitană Constanţa are o populaţie de aproximativ 500 000 de locuitori, fiind alcătuită din 14 localităţi, respectiv oraşele *Constanţa*,

*Năvodari*, *Eforie*, *Ovidiu*, *Murfatlar* şi *Techirghiol*, la care se adaugă comunele *Mihail Kogălniceanu, Cumpăna*, *Valul lui Traian, Lumina, Tuzla, Agigea, Corbu* şi *Poarta Albă*.

Alte proiecte pentru constituirea de zone metropolitane vizează localităţile din jurul municipiului *Ploieşti* care au iniţiat proiecte comune de infrastructură, iar la *Timişoara* au fost făcute mai multe studii şi proiecte comune, ca premisă a unei asocieri oficiale.

La *Cluj-Napoca* a fost demarat un plan de a amenajare a teritoriului metropolitan, în timp ce la *Bacău* reprezentanţii consiliilor locale din localităţile învecinate au făcut demersuri în vederea asocierii. Un caz aparte este reprezentat de conurbaţia bipolară *Galaţi-Brăila*, autorităţile locale având în vedere un proiect pentru constituirea unei zone metropolitane unitare.

La acestea se adaugă demersurile consiliilor locale din *Sibiu*, *Baia Mare* şi *Târgu Mureş*, care au iniţiat deja proceduri pentru crearea de zone metropolitane, cu scopul consolidării poziţiei şi rolului în teritoriu a respectivelor centre urbane, semnându-se deja parteneriate cu unităţile administrativ-teritoriale din proximitatea acestora.

*Zona metropolitană Timişoara.* Consiliul local Timişoara vizează decretarea unei arii metropolitane în jurul oraşului care să includă comunele situate la o distanţă de până la 30 km de Timişoara: *Dumbrăviţa, Ghiroda, Giroc, Moşniţa Nouă, Sânmihaiu Român, Săcălaz, Sânandrei, Giarmata, Ortişoara, Remetea Mare, Şag* şi *Parţa.* Între acestea, localitatea Dumbrăviţa s-a retras din cauza votului negativ al consiliului local.

În contextul expansiunii urbane manifestată de municipiul Timişoara, consiliilor locale li s-a recomandat să emită o hotărâre prin care să-şi exprime acceptul de a face parte din zona metropolitană. Acesta se va întinde pe o suprafaţă de 1070,48 ha şi va cuprinde 387 885 locuitori.

*Zona metropolitană Cluj-Napoca* ar urma să se întindă până la circa 30 km de centrul oraşului, cuprinzând într-o primă etapă, municipiul *Cluj-Napoca* şi şapte comune: *Apahida*, *Baciu*, *Chinteni, Ciurila*, *Feleacu*, *Floreşti* şi *Gilău*. La acestea urmează să se adauge, într-o a doua etapă şi alte 14 comune periurbane: *Aghireşu*, *Aiton*, *Băişoara*, *Borşa*, *Bonţida*, *Căianu*, *Căpuşu Mare*, *Cojocna*, *Gârbău*, *Jucu*, *Râşca, Săvădisla*, *Sânpaul* şi *Tureni*.

Astfel delimitată, zona metropolitană Cluj-Napoca va avea o suprafaţă de 185 000 ha şi o populaţie de peste 400 000 locuitori.

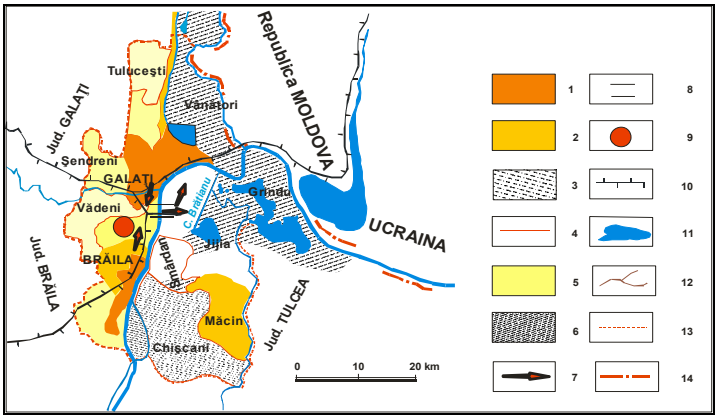
Într-o a treia etapă de dezvoltare, aceasta va depăşi limitele judeţului, deoarece Dejul este legat economic şi social de Beclean (jud. Bistriţa Năsăud), Câmpia Turzii de comuna Unirea (jud. Alba), iar Huedinul de comunele învecinate din jud. Bihor. Demersurile constituirii zonei metropolitane au început în 2004, iar implementarea proiectului s-a derulat în perioada martie 2006 - iulie 2007.

*Zona metropolitană Galaţi-Brăila* prevede construirea unei arii urbanizate continui pe faleza Dunării, în perimetrul gurii de vărsare a Siretului. Aici ar urma să se individualizeze o mare arie de convergenţă a căilor de comunicaţie prin construirea podului peste Dunăre şi a unui aeroport. Astfel se conturează prima conurbaţie bipolară din România, extinsă la limita a trei judeţe: Galaţi, Brăila şi Tulcea (Săgeată, 2006).

Această zonă metropolitană ar urma să includă 12 unităţi administrativ-teritoriale de nivel local, cu o populaţie de peste 560 000 locuitori (dintre care 93,8%, populaţie urbană) şi 2 municipii reşedinţă de judeţ (Galaţi şi Brăila), 1 oraş (Măcin) şi 9 comune, dispuse astfel: municipiul *Galaţi* şi comunele *Şendreni*, *Tuluceşti* şi *Vânători* (judeţul Galaţi); municipiul *Brăila* şi comunele *Chiscani* şi *Vădeni* (judeţul Brăila); oraşul *Măcin* şi comunele *I.C.Brătianu*, *Grindu*, *Jijila* şi *Smârdan* (judeţul Tulcea).

Proiectul este deocamdată abandonat, din cauza regimului de proprietate al unor terenuri prin care ar urma să treacă şoseaua expres care leagă cele două centre urbane şi al dificultăţii de gestionare a circa 1 000 ha de teren din teritoriul judeţului Brăila, atribuite municipiului Galaţi în 2002, pe care este prevăzut să se construiască un cartier rezidenţial ce va uni cele două centre urbane (Figura 78: a, b).

**a.**




**b.**

Figura 78

a. Cartierul ANL „Lunca Siretului” Galaţi, ce urmează să facă legătura între Galaţi şi Brăila (foto: R. Săgeată)

b. Zona Metropolitană Galaţi-Brăila (propunere: R. Săgeată, 2006)

1. Intravilanul municipiilor Galaţi şi Brăila, 2. Suprafeţe administrative urbane, 3. Foste comune suburbane, 4. Limite de comune, 5. Teritoriu potenţial de extindere urbană, 6. Zone inundabile, improprii construcţiilor, 7. Direcţii potenţiale de extindere ale intravilanului, 8. Amplasamentul viitorului pod transdanubian, 9. Amplasamentul potenţial al viitorului aeroport, 10. Căi ferate, 11. Limane fluviale, 12. Artere hidrografice, 13. Limita zonei metropolitane, 14. Graniţă de stat.

La *Târgu Mureş* au fost demarate acţiunile de constituire a „Asociaţiei Zona metropolitană Târgu Mureş” prin parteneriatul dintre autorităţile administraţiei publice locale ale localităţilor învecinate (*Ungheni, Acăţari, Ceuaşu de Cîmpie, Corunca, Crăciuneşti, Cristeşti, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Pănet, Sîncraiu de Mureş, Sîngeorgiu de Mureş* şi *Sânpaul)* din perspectiva relaţiilor economice, sociale, culturale, turistice şi sportive, existente.

*Zona metropolitană Bacău.* În mai 2007 a fost constituită „Asociaţia Zona Metropolitană Bacău” prin asocierea localităţilor *Bereşti-Bistriţa, Buhoci, Fărăoani, Filipeşti, Gioseni, Hemeiuş, Iteşti, Letea-Veche, Luizi-Călugara, Măgura, Mărgineni, Nicolae Bălcescu, Prăjeşti, Sărata, Săuceşti, Tămaşi* şi *Traian* cu o suprafaţă totală de

70 047 ha. Aceasta are în vedere proiecte de refacere şi dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, îmbunătăţirea condiţiilor de mediu şi creşterea calităţii vieţii.

În nordul ţării, se individualizează *Zona metropolitană Baia Mare* care include alături de *Baia Mare*, oraşele *Baia Sprie* şi *Tăuţii Măgherăuş* şi comunele *Dumbrăviţa*, *Groşi, Recea* şi *Săcălăşeni.*

Alături de zonele metropolitane menţionate mai sus, în România, ideea înfiinţării de arii metropolitane a fost lansată şi în alte oraşe (*Braşov*, *Suceava*, *Craiova* precum şi *Deva*, *Simeria* şi *Hunedoara*), urmând să se găsească resursele financiare pentru a se materializa.

*Zona metropolitană Braşov* cuprinde, alături de *Braşov*, localităţile *Săcele*, *Codlea*, *Ghimbav*, *Cristian*, *Sânpetru*, *Târlungeni* şi *Hărman*, care însumează o populaţie de aproximativ 350 000 de locuitori. Unul dintre avantaje ar fi ca zona metropolitană să poată accesa mai uşor fondurile europene, iar proiectele să fie corelate între localităţi. Unul dintre cele mai importante proiecte este construcţia unui aeroport, la Ghimbav.

*Zona metropolitană Ploieşti* va reuni municipiul *Ploieşti* şi alte patru localităţi limitrofe: oraşul *Boldeşti-Scăeni* (11 345 loc) şi comunele *Brazi*, *Bucov* şi *Blejoi*, cu tendinţe de extindere către Vălenii de Munte sau Buzău. Centrul metropolitan concentrează 263 699 loc (1 iulie 2005), adică 88,7% din populaţia totală, în mediul rural trăind doar 18 370 loc.

*Zona metropolitană Craiova*, cu o populaţie totală de 370 000 locuitori, va fi alcătuită din 11 localităţi: *Craiova*, *Podari*, *Işalniţa*, *Şimnicu de Sus*, *Ghercești*, *Pieleşti*, *Breasta*, *Malu Mare*, *Bucovăţ*, *Mischii* şi *Cârcea*. Gradul de concentare al populaţiei în centrul metropolitan va fi de 81,1%, restul fiind populaţie rurală.

La *Suceava*, au avut loc deja discuţii cu autorităţile din localităţile *Salcea, Moara, Ipoteşti, Bosanci, Pătrăuţi* şi *Şcheia* pentru realizarea unor proiecte comune. Cel mai important proiect legat de consituirea unei arii metropolitane este construirea unei reţele de drumuri, cu fonduri ale Uniunii Europene, care să lege Suceava de comunele din jur.

De asemenea, autorităţile locale din *Deva*, *Hunedoara* şi *Simeria* intenţionează să se asocieze într-o zonă metropolitană (*Corvinia*) cu peste 120 000 de locuitori. Acest lucru va putea fi materializat dacă localnicii acestor oraşe îşi vor manifesta acordul la un referendum organizat în acest scop.

În acest moment se are în vedere o strategie coerentă pentru dezvoltarea reţelei naţionale de zone metropolitare prin identificarea unor modalităţi de racordare la reţeaua europeană. În acest context, Oradea a devenit membră „Metrex” (Reţeaua europeană a regiunilor şi zonelor metropolitane) de la 1 ianuarie 2006, având astfel posibilitatea de a implementa proiecte de anvergură la nivel local şi regional.

**Zona metropolitană Bucureşti**

*Capitala* se detaşează net prin poziţia sa distinctă în cadrul sistemului urban naţional şi regional, fapt ce a determinat conturarea celei mai extinse arii de polarizare urbană din România, suprapusă judeţului Ilfov, celei mai mari părţi a judeţului Giurgiu, jumătăţii vestice a judeţelor Ialomiţa şi Călăraşi, celei sudice a judeţelor Dâmboviţa şi Prahova şi celei estice a judeţului Teleorman.

Aceasta se caracterizează însă prin puternice externalităţi: un grad avansat de ruralizare cu excepţia „inelului" limitrof Capitalei care, datorită preţului mai scăzut al terenului faţă de intravilan, a preluat o serie de funcţionalităţi urbane: mică industrie, spaţii comerciale şi de depozitare, zone de agrement. Prin urmare, zona metropolitană Bucureşti prezintă toate caracteristicile unui spaţiu rural puternic polarizat, fapt ce a determinat individualizarea unor nuclee de polarizare secundară.

Una dintre primele delimitări ale zonei metropolitane a Capitalei (Ianoş et al., 1998-1999), include 94 de unităţi administrative de nivel local (comune şi oraşe) din 5 judeţe: Ilfov, Călăraşi, Giurgiu, Dâmboviţa şi Ialomiţa.

Anul 2003 a marcat cel de-al doilea reper major de evoluţie a zonei metropolitane Bucureşti, odată cu apariţia în presă a conceptului şi lansarea concomitent a unui proiect legislativ de constituire a zonei metropolitane Bucureşti, iniţiat şi susţinut de primarul de atunci al sectorului I[161]. Potrivit acestuia, zona metropolitană Bucureşti ar trebui să constituie o unitate administrativ-teritorială distinctă, cu rang de judeţ, alcătuită din Bucureşti şi alte 62 localităţi, structurată în două părţi distincte:

- *centrul metropolitan Bucureşti* (CMB), reprezentat de nucleul urban polarizator, şi
- *zona premetropolitană Bucureşti* (ZPB), constituită din coroana rurală ce îl înconjoară.

Proiectul de lege a fost însoţit de un studiu teoretic privind necesitatea organizării zonei metropolitane Bucureşti, prin care sunt definiţi indicatorii ce stau la baza individualizării spaţiale a acesteia, metodologia şi formula de calcul pe baza căreia a fost delimitată (Figura 79).

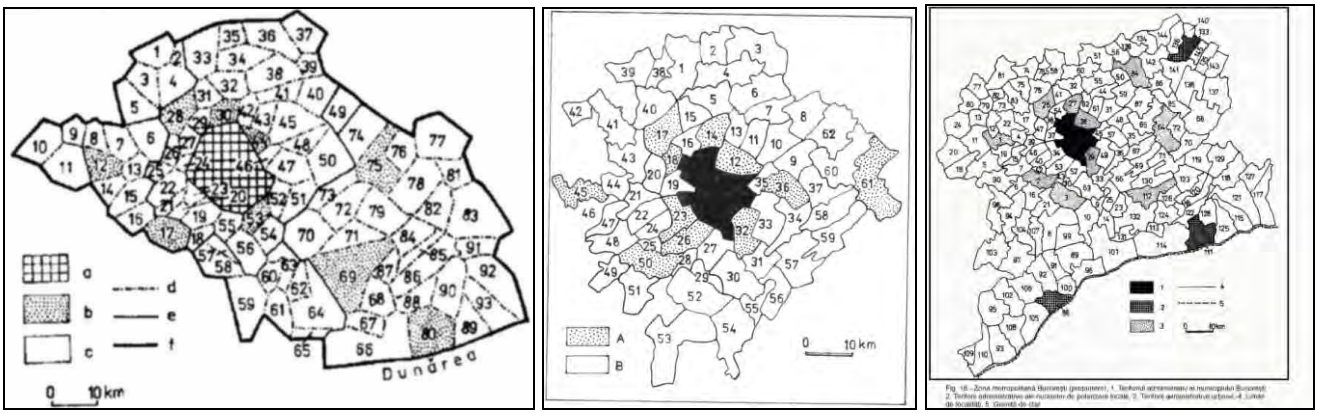



Figura 79. Zona metropolitană Bucureşti.
**a.** Ianoş et al., 1998-1999, **b**. Gherasim, 2003, **c**. Săgeată, 2006.

O altă posibilă delimitare teritorială a unei structuri administrative polarizată de Bucureşti propune un „district" Bucureşti care să includă alături de municipiul Bucureşti 9 suburbii, 8 oraşe împreună cu 30 de comune (dintre care 3 sunt propuneri de noi structuri administrative) (Iordan, 2003). Acest model de organizare, destul de frecvent utilizat în lume, este însă specific unor state cu structură federală sau regională în care Capitala reprezintă un simbol al unificării politice a ţării (Australia,

[161] Gherasim, V. (coord.) (2003), *Studiu privind necesitatea organizării Zonei metropolitane Bucureşti*, Primăria sector I, Universitatea Bucureşti, Facultatea de Drept.

Brazilia, Mexic, Belgia, Spania, Germania, S.U.A., India etc.), nefiind aplicabil particularităţilor locale româneşti.

Acesta a fost delimitat pe baza Sectorului Agricol Ilfov, conceput în 1981 ca o zonă agricolă de aprovizionare imediată a Municipiului Bucureşti, subordonată acestuia. Prin legea 50/1997 a fost investit cu statutul de judeţ, având reşedinţa în Municipiul Bucureşti, situaţie neconstituţională, datorită stabilirii reşedinţei în afara teritoriului administrativ propriu (Popescu, 1999).

Extinderea asimetrică, mult mai dezvoltată către nord, a judeţului Ilfov nu corespunde însă nici zonei de aprovizionare cu produse agricole a Capitalei, nici zonei sale periurbane, aceasta fiind mult mai extinsă (Iordan, 1973).

Constituirea Sectorului Agricol Ilfov s-a realizat prin amputarea fostului judeţ Ilfov (de la 8 225 km² în 1968, la 1 593 km² în prezent) şi crearea a două noi judeţe: Giurgiu şi Călăraşi. În componenţa sa iniţială se aflau 26 de comune (cu 70 de sate), cu 7 mai puţin faţă de cel mai mic judeţ (Covasna). La acestea s-au adăugat ulterior 9 comune de la jud. Giurgiu (*Berceni*, *Ciorogârla*, *Clinceni*, *Cornetu*, *Dărăşti-Ilfov*, *1 Decembrie*, *Domneşti*, *Dragomireşti-Vale* şi *Vidra*) şi 3 de la jud. Ialomiţa (*Grădiştea*, *Nuci*, *Petrăchioaia*) ajungându-se la structura actuală: 8 oraşe, 31 comune şi 94 sate.

Proiectul viitoarei legi a Capitalei prevede transformarea judeţului Ilfov într-o zonă metropolitană, alcătuită, după modelul Romei, dintr-un centru metropolitan (actualul municipiu Bucureşti) şi zone premetropolitane (comunele şi oraşele situate în Ilfov) şi condusă de un guvernator cu rang de prim-ministru şi de un administrator general al zonei metropolitane. Fiecare localitate ar urma să-şi păstreze actuala structură administrativă, programele şi proiectele de dezvoltare urmând însă să se aplice unitar, la nivelul „zonei metropolitane". Teritorial, aceasta ar urma să cuprindă aproximativ 2 050 km$^2$, dintre care 800 în domeniul rural şi 250 în cel urban. Puternica polarizare exercitată de Capitală este evidenţiată atât prin structura populaţiei: aproape 2 milioane de locuitori în centrul metropolitan, faţă de circa 400 000 în zonele pre-metropolitane, cât mai ales de puternicele contraste de ordin economico-social şi tehnico-edilitar dintre cele două componente teritoriale ale zonei metropolitane.

Capitolul X

# SISTEME URBANE. TIPURI DE SISTEME URBANE. SISTEMUL URBAN ROMÂNESC

## 1. Cadrul conceptual

### *1.1. Definirea sistemelor urbane*[162]

Sistemele urbane reprezintă ansambluri spaţiale coerente create de oraşe prin relaţii de interdependenţă, care cunosc o dinamică particulară şi orice schimbare importantă la nivelul unui oraş poate atrage o restructurare masivă a întregului teritorial. În acest cadru, oraşele nu trebuie privite exclusiv sub aspectul unor reţele, ci ca un tot unitar, ce cuprinde şi relaţiile stabilite între acestea şi între oraşe şi teritoriile lor adiacente (Ianoş, 1987, p. 15).

Prin urmare, sistemele urbane sunt alcătuite din trei componente de bază:

*a.* *totalitatea oraşelor* dintr-o arie dată, ce formează *reţeaua urbană*,
*b.* *relaţiile funcţionale* stabilite între acestea,
*c.* *mediul geografic* în care acestea interacţionează.

Prima componentă este formată din aşezări umane (urbane şi rurale) sau din seturi de aşezări, care împreună cu relaţiile dintre acestea, constituie componenta dinamică, ce individualizează subansambluri funcţionale în cadrul sistemului sau în totalitatea acestuia (Ianoş, Heller, 2006, p. 288) (Figura 80).

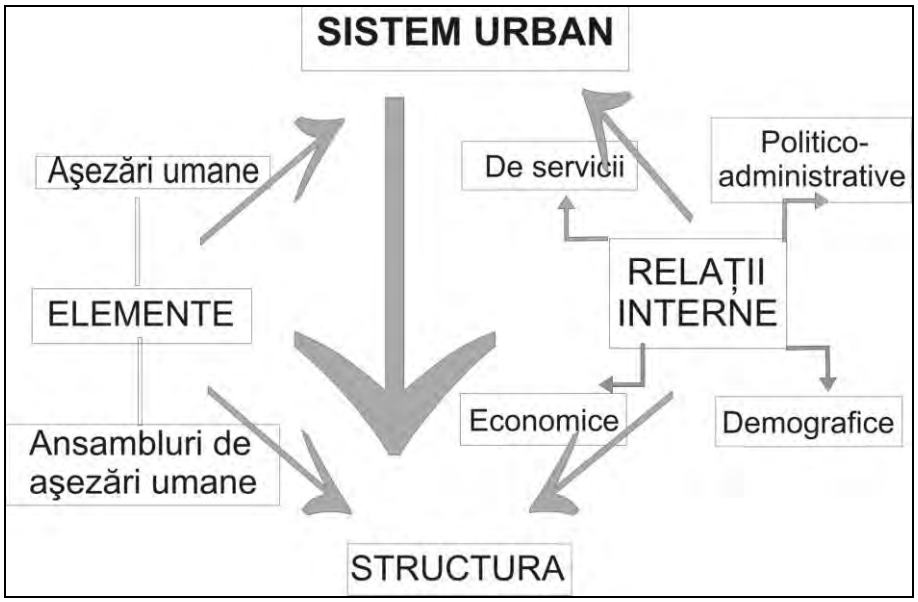



Figura 80. Sistemul urban. Cadrul conceptual.
Sursa: Ianoş, Heller, 2006, p. 288 (adaptat).

[162] Cel mai adesea termenul este generalizat, discutându-se de sisteme de aşezări umane.

*1.2. Tipuri de relaţii între oraşe*

Relaţiile funcţionale ce configurează spaţial sistemele urbane sunt în general de patru tipuri: de subordonare, de competiţie (directă şi indirectă), de cooperare şi de indiferenţă (Figura 81).

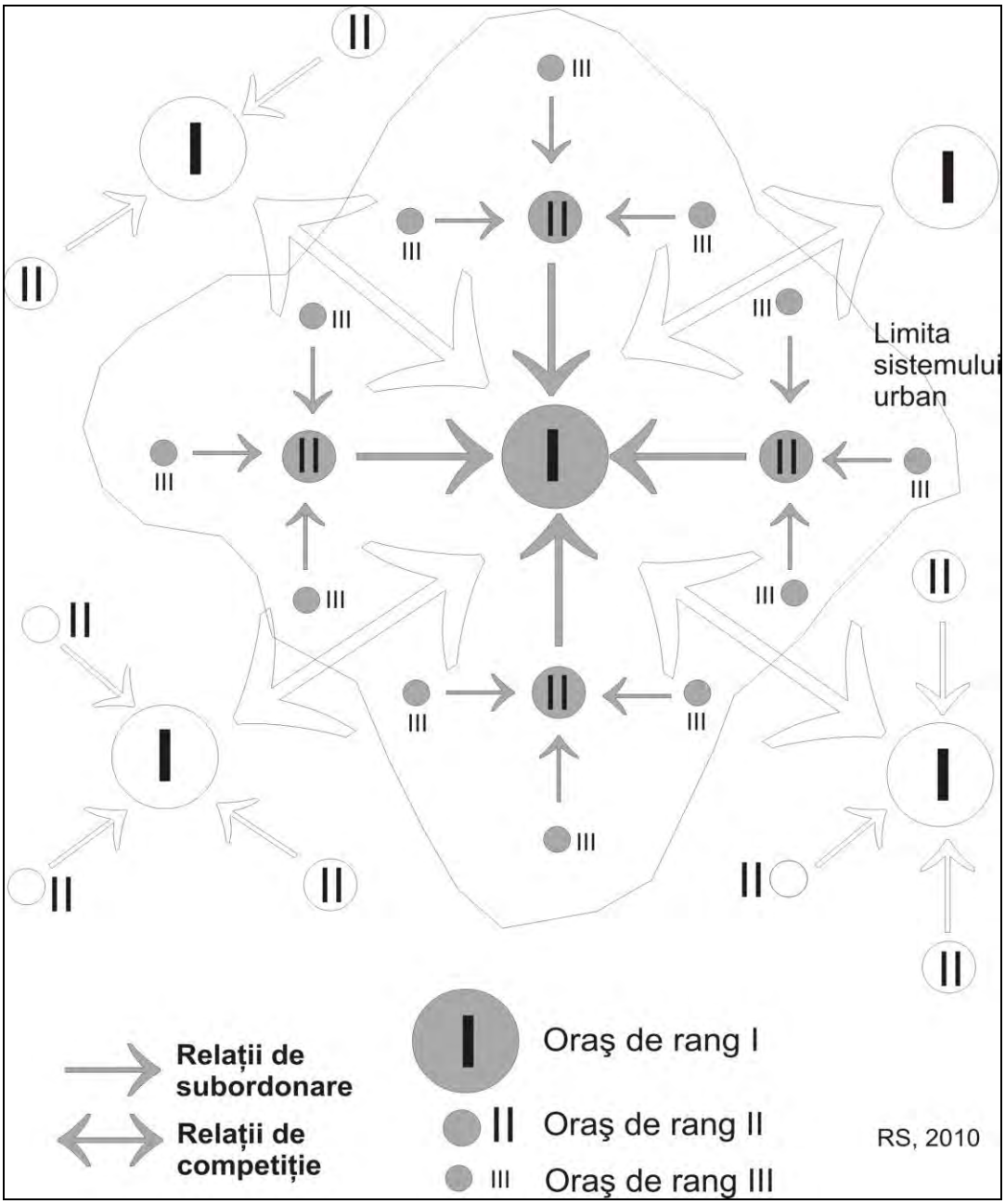



Figura 81. Formarea sistemelor urbane

- *1. relaţiile subordonare*, se manifestă între oraşe de talie diferită, însă apropiate spaţial. Oraşele de talie inferioară gravitează în jurul celor de talie superioară, cu rol polarizator în teritoriu (metropole regionale), polarizare manifestată atât la nivelul fluxurilor umane (migraţii de forţă de muncă, migraţii pentru aprovizionare-desfacere,

pentru servicii specializate etc.) cât şi la nivelul fluxurilor materiale prin relaţii de aprovizionare-desfacere.

Relaţiile de subordonare stau la baza configurării sistemelor urbane, pe baza forţelor centripete, coezive, prin ierarhizare şi centralitate.

- *2. relaţiile de competiţie*, pot fi la rândul lor:

- *2.1. directe*, între două sau mai multe oraşe apropiate spaţial, de mărimi apropiate, care îşi dispută întâietatea la nivelul sistemului local de aşezări umane.

Exemple: Bârlad-Vaslui, Miercurea Ciuc-Odorheiu Secuiesc, Slatina-Caracal etc.

- *2.2. indirecte*, între oraşe comparabile ca mărime demografică, însă depărtate ca localizare. Spre deosebire de competiţia directă, cea indirectă se manifestă la nivelul sistemului urban naţional.

Exemplu tipic de competiţie indirectă la nivelul sistemului urban românesc este competiţia pentru locul II, care şi l-au disputat de-a lungul timpului mai multe centre de polarizare regională: Braşov, Constanţa, Iaşi, Cluj-Napoca şi Timişoara.

- *3. relaţiile de cooperare*, manifestate între oraşe apropiate ca nivel ierarhic ce acţionează simultan în configurarea sistemelor urbane regionale deoarece potenţialul demografic al unora este compensat prin potenţialul de poziţie al altora (ca în cazul Iaşi-Bacău, Botoşani-Suceava, Satu Mare-Baia Mare etc.) sau acţionează ca un nucleu de polarizare unitar fie datorită apropierii spaţiale (Galaţi-Brăila) sau ca urmare a descentralizării funcţionale (Deva-Hunedoara).

- *4. relaţiile de indiferenţă*, caracterizează oraşele care nu interacţionează deloc sau interacţionează foarte puţin unul cu altul.

Relaţiile de competiţie şi cele de indiferenţă dintre oraşe determină forţe centrifuge la nivelul sistemelor urbane, contribuind la individualizarea limitelor dintre acestea.

### *1.3. Proprietăţile sistemelor urbane*

Proprietăţile sistemelor urbane derivă din caracteristicile relaţiilor de subordonare care induc forţe coezive, de tip centripet. Subordonarea determină ierarhizare, iar caracterul centripet al acestor forţe, determină cea de-a doua proprietate a sistemelor urbane, centralitatea.

- *1. Ierarhizarea.* Prin ierarhizare se înţelege ordonarea în ordine crescătoare sau descrescătoare a unui set de aşezări umane în raport de unul sau mai mulţi indicatori. Dat fiind caracterul complex al aşezărilor umane şi a celor urbane în special, cel mai adesea se iau în considerare mai mulţi indicatori realizându-se ierarhizări multicriteriale.

Poziţia oraşului în cadrul acestui sistem gradual, poartă denumirea de *rang*. Astfel, oraşul sau oraşele ce coordonează un sistem urban sunt oraşe de rangul I; acestea subordonează oraşe de rang II, cele de rang II subordonează oraşe de rang III etc. (Figura 80).

Cu cât distanţa faţă de nucleul polarizator este mai mare, cu atât forţa sa de polarizare scade, conturându-se limitele sistemului urban, ce constau în areale cu aşezări

nepolarizate sau slab polarizate, sau în care acestea tind să fie polarizate de două sau mai multe centre urbane de rang superior, aflate în competiţie.

- *2. Centralitatea*. Este dată de caracterul centripet al forţelor polarizatoare, oraşele de rang inferior fiind dispuse de jur împrejurul nucleelor polarizatoare (de rang superior). Astfel, în timp ce ierarhizarea individualizează nivele pe verticală, centralitatea vizează aspectul funcţional şi se implică atât în plan vertical, cât şi orizontal.

Centralitatea rezultă din orientarea teritorială a fluxurilor de materie, substanţă şi energie spre şi dinspre un centru polarizator, individualizând sistemele de aşezări care se axează pe gradul de convergenţă teritorială a relaţiilor dintre oraşe şi dintre acestea şi aşezările rurale (Ianoş, Humeau, 2000, p. 88).

## 2. Morfologia sistemelor urbane. Tipuri morfologice de sisteme urbane

Structura şi complexitatea sistemelor urbane se află în raport de *gradul de urbanizare* al unui stat şi de *mărimea* acestuia.

Există state foarte mici cu un grad de urbanizare apropiat de 100%, în care noţiunea de „sistem urban" este impropriu folosită (având doar câteva oraşe) sau lipsită de sens, atunci când statul respectiv se confundă cu un oraş (*Singapore* sau *Monaco*, de exemplu). Extinderea, numărul de locuitori al unui teritoriu şi numărul de oraşe, reprezintă criteriile de bază pentru conturarea sistemelor urbane.

Configuraţia generală a sistemelor urbane depinde de mai multe categorii de factori: naturali, economico-sociali, istorici şi politici. Efectele acestor factori, care acţionează sincron asupra sistemelor urbane se materializează în configuraţia generală a acestora. Este vorba de configuraţia spaţială şi de configuraţia relaţiilor ierarhice, proiectate pe nivelele naţional şi regional.

Morfologia relaţiilor spaţiale demonstrează varietatea configuraţiei sistemelor urbane. La nivel naţional, cea mai mare parte a acestora sunt dominate de capitală. Ceea ce interesează însă, este modul în care se inserează aceasta, relaţional, în sistemul urban şi, în special, în sectorul superior al ierarhiei urbane.

Având în vedere aceste elemente şi extrapolând situaţiile la nivel naţional şi regional, se disting cinci tipuri morfologice de sisteme urbane (Ianoş, Humeau, 2000, p. 114-116) (Figura 82):

*1. Sisteme urbane excesiv monocentrice*, se caracterizează printr-o detaşare foarte evidentă a oraşului din vârful sistemului urban, datorită lipsei oraşelor de pe toate nivelele ierarhice intermediare. Legătura se realizează fără mari diferenţieri, direct, între centrul polarizator şi centrele urbane mici, din baza sistemului urban.

Este cazul statelor de dimensiuni mici (Gambia, Eritrea, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Lituania, Letonia etc.) unde capitala se detaşează mult în vârful ierarhiilor urbane.

În România, astfel de ierarhii caracterizează unele sisteme urbane judeţene cu un

grad mare de hipertrofie[163] a reşedinţei de judeţ, ca de exemplu Brăila sau Arad. În ambele cazuri, detaşarea este atât de evidentă încât oraşele mici, de aceeaşi mărime şi insuficient de bine reprezentate (mai ales în cazul judeţului Brăila) se situează pe acelaşi plan cu majoritatea reşedinţelor de comună.

*2. Sisteme urbane monocentrice*, cu impunerea clară a oraşului din vârful ierarhiei urbane (oraşul primat), dar în care sunt reprezentate şi celelalte nivele ierarhice.

Capitala, în cazul sistemelor naţionale de aşezări, depăşeşte de câteva ori oraşul de rang următor, în unele situaţii apropiindu-se prin caracteristici de sistemele urbane excesiv monocentrice (Ungaria, Paraguay, Austria). Cele mai frecvente exemple din această grupă se întâlnesc în Europa (Franţa, Marea Britanie, Grecia, România, Bulgaria, Ucraina, Danemarca, Irlanda etc.).

În România, astfel de sisteme urbane locale au cea mai largă răspândire, caracterizând majoritatea judeţelor în care raportul dintre primul şi al doilea oraş este situat între 4 şi 8 (Dolj, Timiş, Prahova, Braşov etc.).

*3. Sisteme urbane monocentrice echilibrate*, se caracterizează printr-o impunere a oraşului de pe prima treaptă ierarhică, dar şi printr-o foarte largă reprezentare a oraşelor de pe nivelele ierarhice inferioare. Este cazul Germaniei reunificate, Federaţiei Ruse, Spaniei, Belgiei, Egiptului, Israelului, Algeriei etc., în care se detaşează capitala, dar sistemul urban în ansamblul său este echilibrat, dispunând de numeroase subsisteme cu nuclee care se impun la rândul lor în structurile regionale.

Astfel de subsisteme se întâlnesc şi în România în cazul judeţelor Mureş, Suceava, Bacău, Constanţa, Cluj, unde nivelele ierarhice inferioare sunt relativ bine reprezentate.

*4. Sisteme urbane bicentrice*, în care există două centre care îşi dispută permanent primul loc în ierarhia naţională sau regională. Dacă la nivel naţional astfel de situaţii se întâlnesc mai rar şi, de obicei, sunt greu de individualizat, situaţiile sunt mult mai frecvente la nivel regional şi local.

La nivel naţional se poate constata o oarecare detaşare a două mari centre cu funcţiuni naţionale distincte în sistemul urban al Chinei: *Beijing*, nucleul politic şi cultural al ţării şi *Shanghai*, principala metropolă economică, care îşi dispută supremaţia la nivelul ierarhiei urbane. Un alt exemplu, poate fi considerat cel al Emiratelor Arabe Unite, unde, în pofida unei dezvoltări multipolare a sistemului urban, s-au individualizat două nuclee de polarizare urbană: *Dubai* şi capitala *Abu Dhabi*.

În România, astfel de sisteme locale apar la nivelul judeţelor Olt (competiţie între *Slatina* şi *Caracal*), Neamţ (între *Piatra Neamţ* şi *Roman*), Harghita (între *Miercurea Ciuc* şi *Odorheiu Secuiesc*) unde oraşele de pe locul II în ierarhia judeţeană au deţinut anterior anului 1968 statut de reşedinţă de judeţ manifestându-şi şi în prezent, în unele cazuri, funcţii teritoriale importante.

[163] Hipertrofia urbană reprezintă fenomenul de creştere exagerată a populaţiei unui oraş, mai ales ca urmare a migraţiilor din spaţiile rurale, oraşul hipertrofiat având o dezvoltare haotică şi distanţându-se în ierarhia urbană în raport cu celelalte oraşe (Erdeli et al. 1999, p. 153).

*5. Sisteme urbane policentrice* sau *multipolare*, care reprezintă cele mai eficiente sisteme urbane, datorită faptului că centrele aflate în apropierea vârfului ierarhiei îşi împart funcţiile, fiind integrate în arii puternic urbanizate, sau sunt situate la distanţe suficient de mari pentru a nu se obstrucţiona unele pe altele.

Astfel de sisteme urbane au evoluat de regulă în state cu structură descentralizată, de tip federal, caracterizate prin mari contraste teritoriale, etnice şi sociale, cu sisteme urbane regionale bine conturate. În aceste situaţii, capitala a fost localizată, prin decizii politice, fie într-un oraş mai mic situat în aria de contact dintre principalele comunităţi etnico-teritoriale ale ţării (în Canada, de exemplu), fie în oraşe cu totul noi (în S.U.A., Brazilia, Australia, Pakistan, Nigeria) sau a fost divizată între două sau chiar trei oraşe (Olanda, Bolivia, respectiv Africa de Sud).

Printre excepţii, se numără şi state mici, cu o istorie urbană foarte veche, cu o tradiţie a dezvoltării multipolare, precum Elveţia şi Olanda.

În România, sisteme de aşezări policentrice prezintă judeţele Teleorman (competiţie între oraşele *Alexandria*, *Turnu Măgurele* şi *Roşiori de Vede*) şi Vaslui, unde se remarcă acelaşi fenomen între alte trei oraşe: *Vaslui*, *Bârlad* şi *Huşi*. Dacă în primul caz, competiţia este pentru păstrarea caracterului policentric al sistemului, dar şi pentru obţinerea de prerogative de loc central, în cel de-al doilea caz este vorba de forţe centrifugale, care încearcă să fragmenteze sistemul de aşezări, transformându-l în trei sisteme excesiv monocentrice.

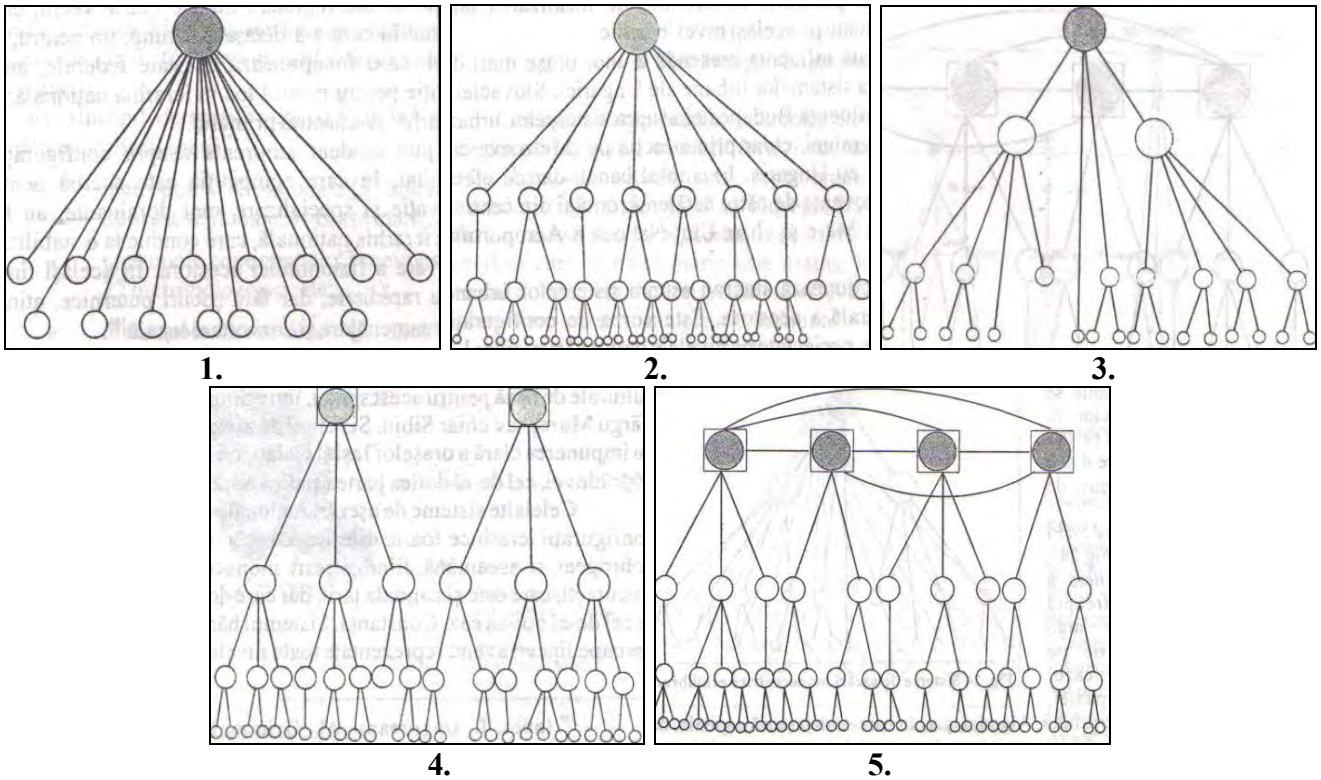



Figura 82. Tipuri morfologice de sisteme urbane

**1.** Excesiv monocentrice, **2**. Monocentrice, **3**. Monocentrice echilibrate, **4**. Bicentrice, **5**. Policentrice.

Sursa: Ianoş, Humeau, 2000, p. 114-116.

## 3. Sistemul urban românesc şi subsistemele regionale

### *3.1.Urbanizarea în România. Subsistemele urbane regionale*

Procesul de urbanizare în România, cu adânci rădăcini în istoria dezvoltării societăţii umane pe acest teritoriu, poartă amprenta relaţiilor dintre *cadrul natural* care, deşi restrâns ca suprafaţă, este deosebit de variat şi cu resurse complementare şi *populaţie*, care se caracterizează printr-o continuă şi intensă presiune antropică, din paleolitic până în zilele noastre.

Rezultat firesc al evoluţiei vieţii umane în spaţiul carpato-danubiano-pontic, urbanizarea a înregistrat forme şi intensităţi diferite atât de la o etapă istorică la alta, cât şi în profil teritorial. Dacă în primul caz rolul esenţial l-a avut gradul de dezvoltare al forţelor de producţie la un moment dat, în cel de-al doilea au fost mult mai evidente realităţile regionale, complexitatea relaţiilor dintre anumite arii geografice ale ţării.

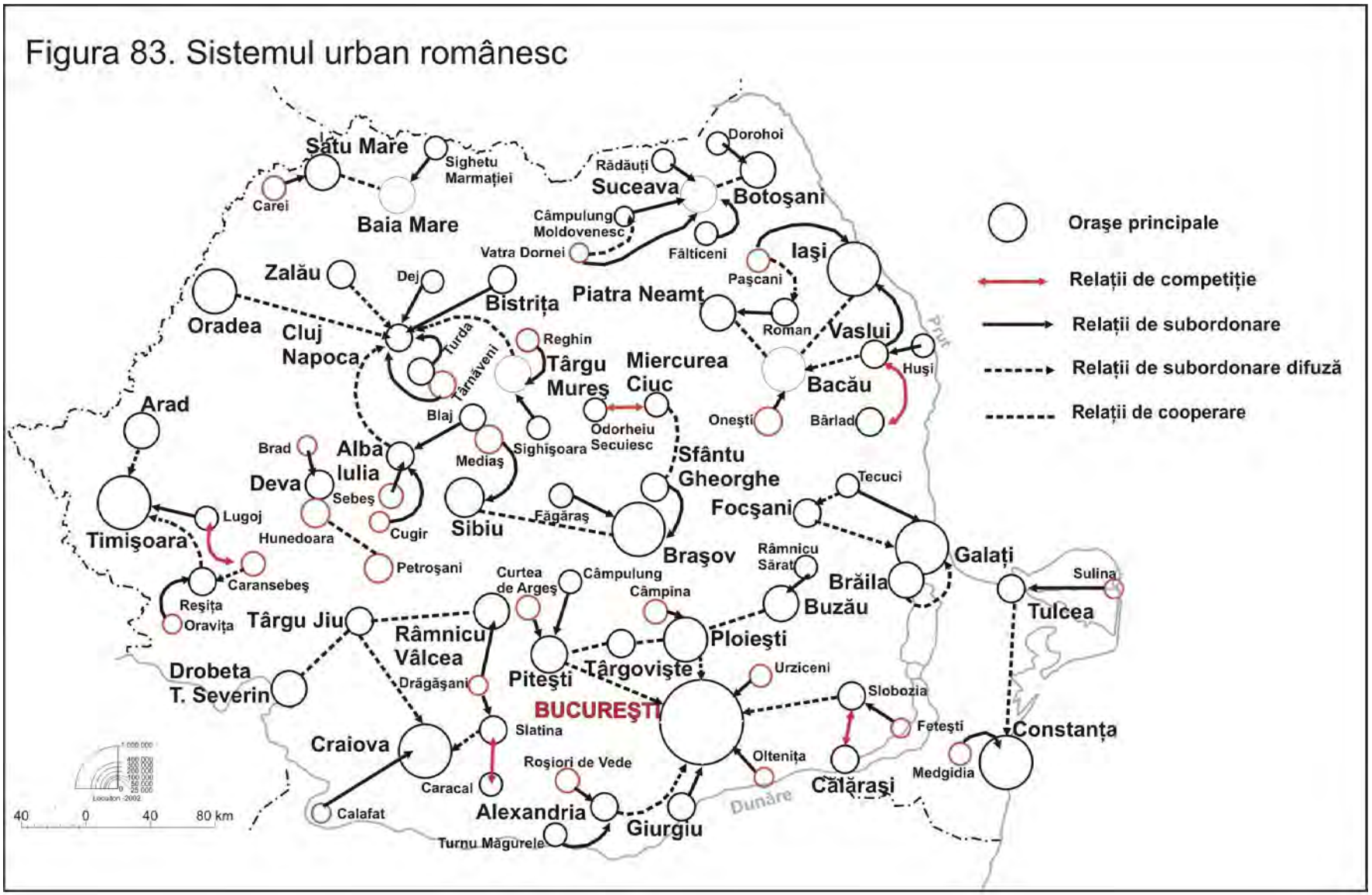
Multiplicarea continuă a numărului de oraşe, creşterea demografică a acestora (Tabelul 29) şi volumul activităţii lor economice, la care se adaugă fenomenele de suburbanizare şi rururbanizare, reprezintă principalele aspecte ce se reflectă în organizarea spaţiului geografic direct sau indirect. Astfel, prin mărirea şi densitatea lor, prin intensitatea relaţiilor manifestate în raport cu alte aşezări umane şi cu mediul geografic în care se dezvoltă, prin puterea lor de decizie asupra structurării spaţiului geografic, oraşele din România se detaşează ca puncte nodale de primă importanţă.

Tabelul 29. Urbanizarea în România (1930-2007)

| Data | Populaţie totală [loc] | Populaţie urbană [loc] | Ponderea populaţiei urbane în totalul populaţiei ţării [%] |
|---|---|---|---|
| 29 decembrie 1930 | 14 280 729 | 3 051 253 | 21,4 |
| 25 ianuarie 1948 | 15 872 624 | 3 713 139 | 23,4 |
| 21 februarie 1956 | 17 489 450 | 5 474 264 | 31,3 |
| 15 martie 1966 | 19 103 163 | 7 305 714 | 38,2 |
| 5 ianuarie 1977 | 21 559 910 | 9 395 729 | 43,6 |
| 1 iulie 1980 | 22 201 387 | 10 171 618 | 45,8 |
| 1 iulie 1985 | 22 724 836 | 11 370 092 | 50,0 |
| 1 iulie 1990 | 23 206 720 | 12 608 844 | 54,3 |
| 7 ianuarie 1992 | 22 810 035 | 12 391 819 | 54,3 |
| 1 iulie 1995 | 22 680 951 | 12 457 195 | 54,9 |
| 1 iulie 1999 | 22 488 595 | 12 342 385 | 54,8 |
| 1 iulie 2000 | 22 455 485 | 12 297 122 | 54,7 |
| 18 martie 2002 | 21 680 974 | 11 435 080 | 52,7 |
| 1 iulie 2007 | 21 537 563 | 11 877 659 | 55,1 |

Sursa: Recensămintele şi anuarele statistice al României, Institutul Naţional de Statistică, Bucureşti.

Figura 83. Sistemul urban românesc



În configuraţia sistemului urban românesc (Figura 83) se regăseşte atât influenţa „funcţionării" centralizate a relaţiilor dintre oraşe, tendinţă accentuată de-a lungul secolului trecut, cât şi influenţa condiţiilor istorice (persistenţa unor centre de influenţă regională în cadrul provinciilor istorice).

Reţeaua urbană a României este formată din 320 oraşe (2009), astfel că la o suprafaţă de 238 390 km$^2$ este evidentă o suprafaţă de polarizare exagerat de mare care revine unui oraş (745 km$^2$), în raport de alte state din Europa de Vest şi Centrală (spre exemplu, Franţa are de 13,6 ori mai multe oraşe decât România, cu toate că populaţia este mai mare doar de circa 2,5 ori).

*Subsistemele urbane regionale*

Configuraţia spaţială a sistemului urban românesc evidenţiază 12 subsisteme urbane formate din oraşe care gravitează preponderent în jurul unor centre cu funcţii macroteritoriale, care prezintă structuri ierarhice proprii şi specifice şi relaţii de subordonare diferenţiate de la un oraş la altul (Ianoş, 1987, p. 132). Delimitarea subsistemelor urbane şi a centrelor acestora are la bază poziţia centrelor în ierarhia urbană, precum şi circumstanţele poziţiei geografice. De exemplu, distanţa mare faţă de unele mari centre regionale a sporit capacitatea de polarizare spaţială a unor oraşe precum Deva sau Suceava, chiar dacă acestea nu au o poziţie superioară în ierarhia urbană naţională.

Cele 12 subsisteme urbane, în majoritatea lor de tip monocentric şi monocentric-echilibrat, gravitează în jurul capitalei, a oraşelor de pe nivelul II al ierarhiei urbane naţionale (*Iaşi*, *Cluj-Napoca*, *Timişoara*, *Craiova*, *Constanţa*, *Braşov*, *Galaţi*) dar şi a unor oraşe de rangul al III-lea (*Baia Mare*, *Oradea*, *Suceava*) la care se adaugă oraşul *Deva* (Figura 84). Acestea sunt:

*1. Subsistemul nord-transilvan*, centrat pe Cluj Napoca (avantajat ca potenţial de poziţie şi mărime demografică) şi Târgu Mureş, cu nuclee secundare de polarizare Alba Iulia şi Bistriţa. Grupează oraşele aferente judeţelor Cluj, Mureş, Alba şi Bistriţa-Năsăud;

*2. Subsistemul sud-transilvan*, centrat pe Braşov, avantajat clar atât ca populaţie, cât mai ales ca poziţie (legătură directă cu Valea Prahovei şi Bucureşti, cu axa sud-transilvană spre Sibiu şi est-transilvană prin depresiunile Ciuc şi Giurgeu) şi Sibiu, are ca nuclee secundare Sfântu Gheorghe şi Miercurea Ciuc şi grupează sistemele urbane judeţene din Braşov, Sibiu, Covasna şi Harghita;

*3. Subsistemul sud-vest transilvan*, de dimensiuni mult mai reduse, este centrat pe Deva şi are ca poli secundari Hunedoara şi Petroşani, grupează oraşele din depresiunile Haţeg şi Petroşani, aferente judeţului Hunedoara;

*4. Subsistemul maramureşan*, depăşeşte ca extindere teritorială Maramureşul propriu-zis (istoric) fiind centrat pe Baia Mare ca nucleu principal, avantajat sub aspectul potenţialului de poziţie şi pe Satu Mare, ca nucleu secundar, cu poziţie periferică. Cuprinde sistemele urbane judeţene din Maramureş şi Satu Mare;

*5. Sistemul urban bihorean*, excesiv monocentric, este centrat pe Oradea, cu ramificaţii către Carei, Salonta şi oraşele de pe flancul vestic al Apusenilor;

*6. Sistemul urban bănăţean*, se extinde şi la nord de Mureş prin sistemul urban arădean, are ca nucleu Timişoara, cu ramificaţie principală către Arad şi secundare către Lugoj şi oraşele din Banatul montan (centrate pe Reşiţa şi Caransebeş). Grupează sistemele urbane din trei judeţe: Timiş, Arad şi Caraş-Severin;
*7. Sistemul urban oltean*, dominat clar de Craiova, are ca nuclee secundare celelalte reşedinţe de judeţ din spaţiul oltean (Drobeta – Turnu Severin, Târgu Jiu, Slatina şi Râmnicu Vâlcea), la care se adaugă Caracal. O menţiune distinctă se poate face asupra sistemului local centrat pe Râmnicu Vâlcea, care ocupă o poziţie de echilibru între sistemul urban oltean şi cel muntean (pe axa Râmnicu Vâlcea – Piteşti);
*8. Sistemul urban muntean*, cel mai extins ca suprafaţă, în care se detaşează net capitala, este structurat pe baza relaţiilor de subordonare dintre aceasta şi reşedinţele judeţelor de pe flancul sudic al Carpaţilor (Buzău, Ploieşti, Târgovişte, Piteşti, parţial Râmnicu Vâlcea), din Bărăganul ialomiţean (Slobozia şi Călăraşi) şi din sudul Câmpiei Române (Giurgiu, Alexandria), situate pe o treaptă ierarhică inferioară. Sistemul urban muntean cuprinde sistemele urbane judeţene din Ilfov, Prahova, Dâmboviţa, Argeş, Giurgiu, Teleorman, Călăraşi, Ialomiţa, Buzău şi, în parte, din Vâlcea;
*9. Sistemul urban dobrogean*, suprapus acestei regiuni istorice este „presat" în nord-vest (Măcin) de forţa polarizatoare a conurbaţiei Galaţi-Brăila, iar în sud-vest (podişul Oltinei) de Bucureşti. Este un sistem de tip monocentric, centrat pe Constanţa, iar ca nucleu secundar, Tulcea;
*10. Sistemul urban al Dunării de Jos*, de tip monocentric echilibrat, polarizat de conurbaţia bipolară Galaţi-Brăila are ca nucleu secundar Focşani şi grupează sistemele urbane din trei judeţe: Galaţi, Brăila şi Vrancea;
*11. Sistemul urban moldovenesc*, este structurat pe axa de cooperare dintre Iaşi şi Bacău dată de complementaritatea dintre potenţialul demografic al „capitalei" Moldovei, a cărei forţă de polarizare este însă puternic diminuată de poziţia sa excentrică, în apropierea frontierei, şi potenţialul de poziţie al Bacăului, situat central, pe axa transversală a Siretului, care tinde să preia o poziţie de echilibru, conturându-se ca un al doilea nucleu de polarizare pentru spaţiul central-moldovenesc. Cuprinde sistemele urbane judeţene din Iaşi, Neamţ, Bacău şi Vaslui;
*12. Sistemul urban bucovinean*, similar celui maramureşan, depăşeşte ca extindere regiunea istorică propriu-zisă, fiind structurat pe relaţia de cooperare dintre Suceava (care are avantajul poziţiei centrale) şi Botoşani, care s-a individualizat ca cel de-al doilea nucleu polarizator. În pofida dimensiunilor relativ reduse (doar două judeţe: Suceava şi Botoşani) este un sistem urban bine consolidat, cu un mare număr de oraşe (mai ales în Suceava) în care sunt reprezentate toate nivelele ierarhice.

Acestea individualizează, prin relaţiile de subordonare manifestate către baza ierarhică a sistemului de aşezări, 12 spaţii funcţionale macroteritoriale centrate pe metropolele regionale, având ca poli secundari oraşele situate pe rangul următor.

În spaţiile funcţionale macroteritoriale individualizate, actualele structuri urbane se dovedesc a fi incomplete, deci necesită unele îmbunătăţiri. Spre exemplu, în spaţiile

funcţionale oltean şi dobrogean, centrul urban de rangul I nu se sprijină pe nici un centru de rangul II, ci numai pe oraşele începând de la rangul III. Chiar dacă, după 1989, s-a tins spre o competiţie liberă între oraşe, urmărindu-se refacerea mecanismelor lor de autoreglare, totuşi, evitarea dezechilibrelor intra-regionale presupune o anumită politică unitară şi coerentă vizând dezvoltarea prioritară şi selectivă a oraşelor cu funcţii macroteritoriale. Aceste subsisteme ar putea constitui unităţile de bază în proiectele de amenajare teritorială şi pentru dezvoltarea regională în perspectivă (Ianoş, 1987, p. 135).

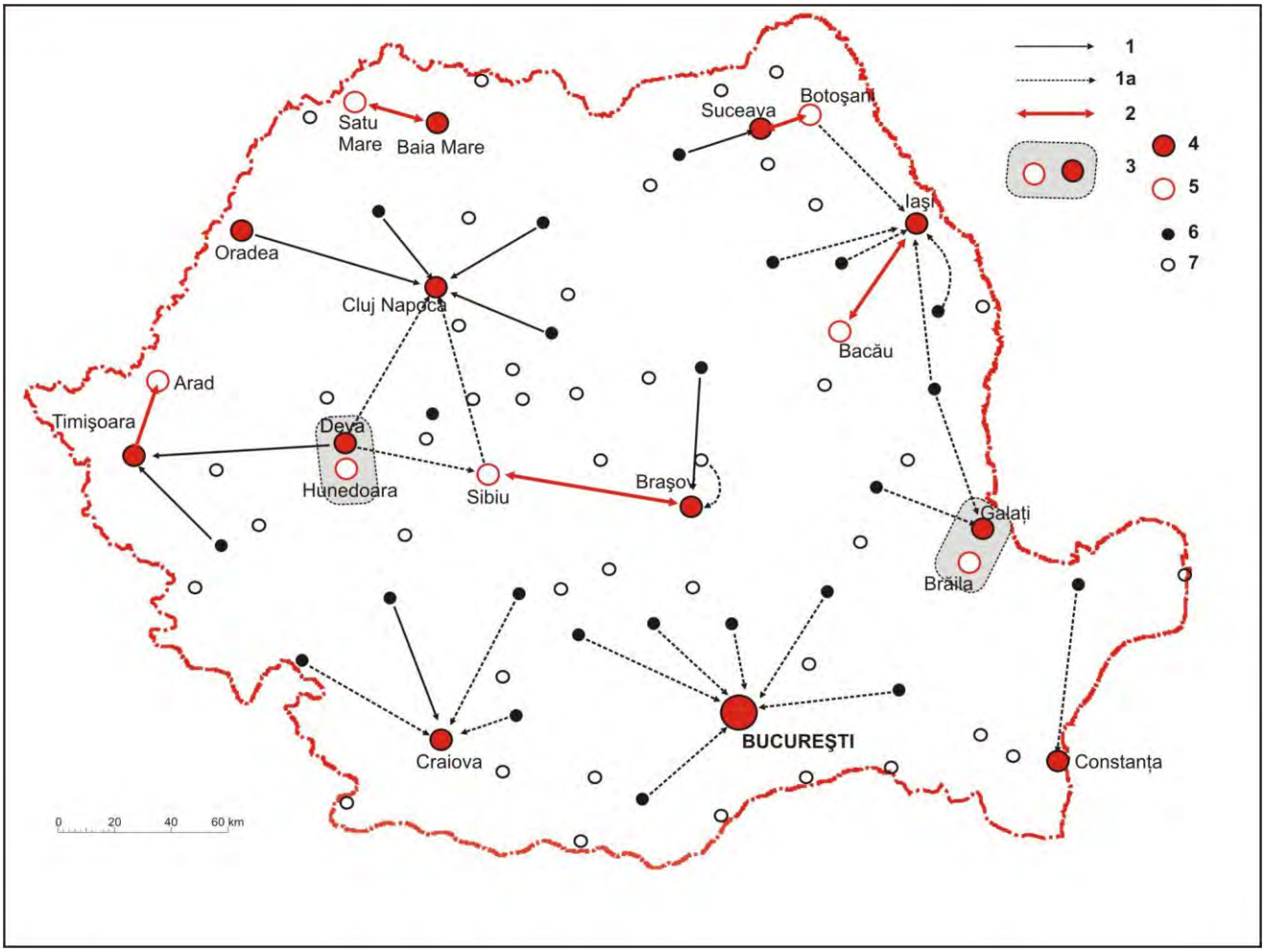



Figura 84. Sistemele urbane regionale.

*Ierarhia urbană* a României, analizată prin prisma raportului rang-talie, evidenţiază raporturile de mărime dintre oraşe şi particularităţile date de evoluţia istorică a acestora. Organizarea ierarhică reprezintă principala caracteristică a unui sistem de aşezări umane în general şi a unui sistem urban, în particular.

În raport cu distribuţia oraşelor după raportul rang-talie, sectorul superior al ierarhiei urbane apare insuficient reprezentat. Dispunerea generală în sectorul superior are o formă concavă în cazul României, ceea ce înseamnă că acest sector este subdimensionat în raport cu întregul sistem urban. Primele mari oraşe, până la poziţia a

8-a, se plasează pe o poziţie mult inferioară, indicele de hipertrofie a capitalei în raport de oraşul de rang II în ierarhia urbană (Iaşi) fiind de 6,13[164].

În sectorul ierarhic median se detaşează o categorie de oraşe cu statut de reşedinţă de judeţ (Vaslui, Târgu Jiu, Târgovişte, Zalău, Alexandria, Reşiţa, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe etc.), cât şi unele centre urbane mijlocii, care au cunoscut o puternică creştere demografică în perioada 1970-1989 datorită industrializării (Mangalia, Oneşti, Roman, Mediaş, Roşiori de Vede, Făgăraş, Turnu Măgurele etc.). Astfel, în perioada 1966-1989 noile reşedinţe judeţene şi-au triplat numărul de locuitori (Alexandria, Bistriţa, Botoşani etc.) sau chiar şi l-au cvadublat (Slatina, Zalău, Slobozia, Vaslui), în acest caz rolul major pentru atragerea fluxurilor migratorii l-a avut statutul politico-administrativ.

Pentru o dezvoltare echilibrată a sistemului urban românesc este necesară impulsionarea oraşelor mici şi creşterea demografică a acestora, sarcină deosebit de dificilă în actualul context economico-social, multiplicarea numărului de oraşe sau crearea unor localităţi cu statut intermediar între sat şi oraş cu funcţie de releu al fluxurilor dintre urban şi rural.

*Ierarhia administrativă* are la bază impactul funcţiei administrative a centrelor urbane în organizarea spaţiului în general şi în evoluţia urbană în mod special. Din acest punct de vedere, în România se individualizează: *capitala* – Bucureşti şi *municipiile* (98 oraşe).

Una dintre principalele caracteristici ce au influenţat structura sistemului urban românesc după anul 1989 a fost investirea unui număr mare de oraşe cu statut de municipiu. Evoluţia reţelei de municipii scoate în evidenţă o creştere numerică de la 47 oraşe cu acest statut în 1968 la 56 în 1989, în 2002 înregistrându-se 98 de municipii, număr menţinut constant până în prezent.

După 1989 au fost create premisele reanalizării relaţiilor stabilite în cadrul sistemului urban, ca urmare a transformărilor intervenite în plan socio-economic şi politic în România. Cerinţele autorităţilor locale de investire a cât mai multor oraşe cu statut de municipiu au pornit în primul rând de la necesităţile economico-sociale, având la bază atragerea de investiţii şi dezvoltarea centrelor respective. Astfel, după 1993 au fost investite cu acest statut 42 de oraşe.

În ansamblul său, reţeaua de municipii se caracterizează printr-o evidentă disproporţie atât sub aspectul mărimii demografice, cât şi în ceea ce priveşte potenţialul economic şi de poziţie al oraşelor care au acest statut. Distribuţia lor teritorială scoate în evidenţă însă o repartizare uniformă pe întregul teritoriu al ţării (Figura 85).

[164] Primele 8 oraşe în ierarhia urbană naţională [locuitori, 1 iulie 2007]: Bucureşti – 1.931.838, Iaşi – 315.214, Cluj Napoca – 310.243, Timişoara – 307.347, Constanţa – 310.243, Craiova – 299.429, Galaţi – 293.523 şi Braşov – 277.945.

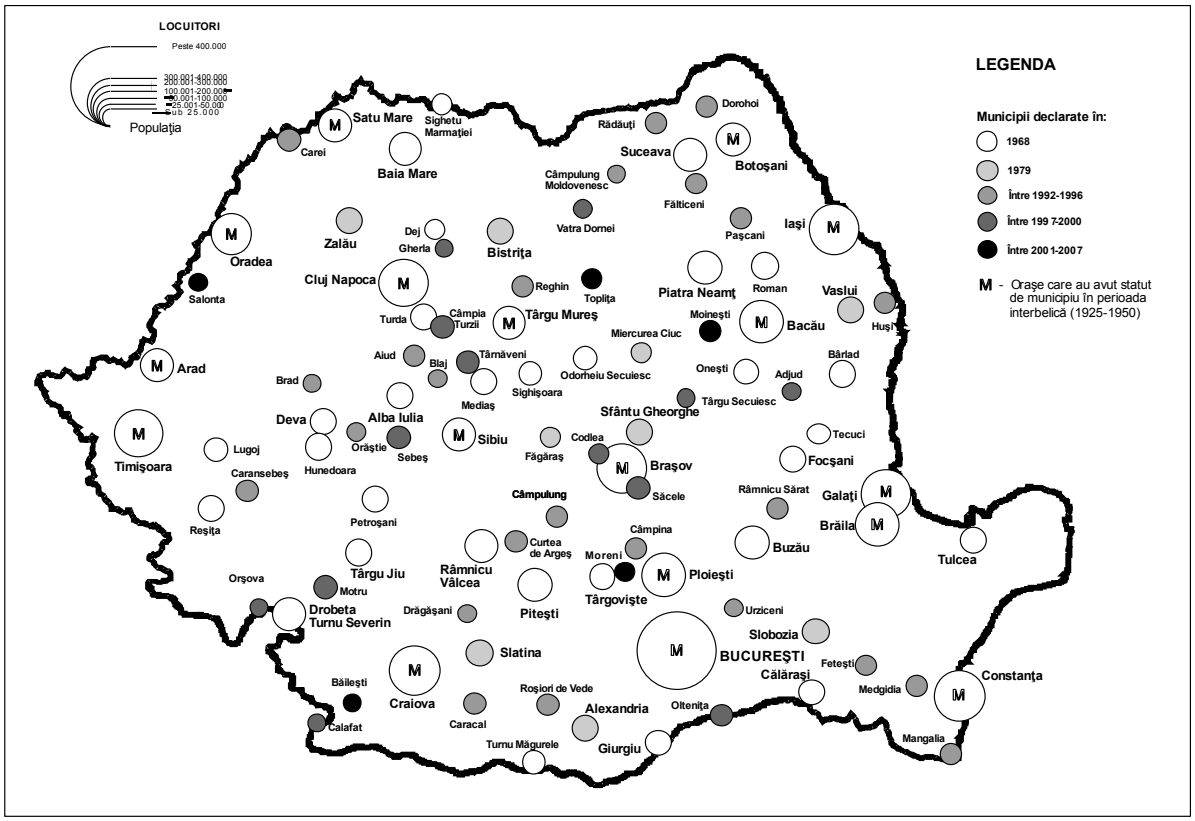


Figura 85. Reţeaua de municipii.

### *3.2. Repartiţia oraşelor pe mari unităţi geografice. Factori şi criterii de localizare*

Rolul oraşelor în organizarea spaţiului geografic decurge din natura funcţiei acestora, ceea ce conduce la individualizarea unor arii de convergenţă sau de influenţă socio-economică.

Toate unităţile fizico-geografice din România cuprind sisteme urbane aflate într-un permanent proces de evoluţie şi diversificare. Sistemul urban românesc se caracterizează printr-o distribuţie echilibrată a centrelor urbane, corespunzătoare funcţionalităţilor geografice respective (oraşe de munte, de deal şi podiş, de câmpie), la care se adaugă particularităţi locale date de influenţa anumitor factori: altitudine, ape curgătoare şi prezenţa unor drumuri comerciale, în multe situaţii cu vechi tradiţii istorice, multe oraşe evoluând la intersecţia acestora sau în ariile de contact dintre regiuni naturale cu potenţial economic complementar (Carpaţi-Subcarpaţi, dealuri-câmpie, sau pe „linia Dunării”.

Prezenţa oraşelor în cadrul tuturor unităţilor majore de relief ale României are pe de o parte o semnificaţie istorico-geografică deosebită atestând autohtonia şi permanenţa locuirii pe întregul spaţiu românesc, iar pe de altă parte un important rol structurant la nivel spaţial. Multe dintre aceste oraşe se caracterizează printr-o veche şi continuă tradiţie urbană (Anexa 1).

Conturarea principalelor arii şi axe urbane corespunde funcţionalităţii spaţiului carpato-dunăreano-pontic, de la statul dac centralizat până în perioada contemporană. Astfel, s-au format şi au evoluat centurile urbane carpatice (atât în interiorul cât şi în exteriorul coroanei montane), nucleele urbane ce polarizează depresiunile intracarpatice, culoarele urbane ce urmează traseul văilor transversale ale Carpaţilor, axele urbane ce „sudează" marile regiuni naturale, precum şi cele ce urmează ţărmurile dunărean şi pontic. Treptat, în diferite epoci istorice, au apărut şi s-au dezvoltat noi centre urbane, de cele mai multe ori ca o necesitate firească, care au contribuit la individualizarea şi dezvoltarea unor sisteme urbane locale şi regionale.

Poziţia şi mărimea fiecărui oraş în parte scoate în evidenţă statornicia unei populaţii autohtone vechi şi numeroase, legături stabile între toate regiunile ţării, amplificate continuu în funcţie de gradul de dezvoltare economico-socială. Pe un asemenea fond demografic au evoluat diverse tipuri funcţionale de oraşe, capabile să genereze veritabile sisteme de aşezări.

Poziţia unui oraş într-un anumit areal geografic exprimă particularităţile acestuia, care derivă din potenţialul natural al marilor unităţi de relief şi al microreliefului local. Proporţionalitatea specifică raporturilor dintre marile unităţi naturale – munţi, dealuri şi câmpii – este în bună măsură exprimată şi prin poziţia şi numărul oraşelor.

Poziţia geografică a oraşelor în spaţiul montan carpatic evidenţiază în mod constant evoluţia spontană a aşezărilor umane prin valorificarea complexă a resurselor naturale şi prin schimburile economice locale în beneficiul unor aşezări umane cu funcţionalităţi diferite. Astfel, în mod firesc, marea majoritate a oraşelor ilustrează în geneza şi evoluţia lor potenţialul economic al unităţii naturale respective, mai ales pe cel al zonelor de contact.

Poziţia oraşelor carpatice (Figurile 86, 87 şi 88) a fost influenţată de *microrelieful specific* (prezenţa depresiunilor şi a culoarelor de vale) şi de *resursele naturale*, însă chiar dacă sunt localizate în depresiuni sau pe văi, centrele urbane respective s-au dovedit a fi favorabile unor legături durabile cu regiunile montane limitrofe, prin fluxuri convergente de tip concav, către centrul depresiunii (Cocean, 1997). De exemplu, favorabilitatea depresiunilor şi a legăturilor prin culoare de vale au determinat poziţia unor oraşe precum *Negreşti-Oaş*, *Sighetul Marmaţiei*, *Câmpulung Moldovenesc*, *Gheorgheni*, *Miercurea Ciuc*, *Braşov, Târgu Secuiesc*, *Întorsura Buzăului, Brezoi, Haţeg*, *Deva*, *Caransebeş* etc. Localizarea în proximitatea unor resurse naturale este reflectată prioritar prin poziţia unor oraşe precum *Baia Mare*, *Baia Sprie*, *Cavnic*, *Bălan*, *Comăneşti*, *Vlăhiţa*, *Săcele*, *Codlea*, *Râşnov*, oraşele din Depresiunea Petroşani (*Petroşani*, *Petrila*, *Vulcan*, *Lupeni*, *Uricani*, *Aninoasa*), *Reşiţa*, *Anina*, *Moldova Nouă*, *Zlatna*, *Abrud*, *Brad*, *Câmpeni* etc.

Resursele turistice, ca o componentă importantă a resurselor naturale, evidenţiate mai ales prin potenţialul balneoclimateric sau numai climateric al unor aşezări de munte, au constituit premisa esenţială pentru acordarea de statut urban pentru *Vatra Dornei*, *Borsec*, *Slănic Moldova*, *Băile Tuşnad*, *Covasna*, *Predeal*, *Azuga*, *Buşteni*, *Sinaia* sau *Băile Herculane*.

În spaţiul subcarpatic, areal cu un remarcabil potenţial de habitat, de o deosebită vocaţie urbană s-au bucurat ariile depresionare, zonele de contact şi văile ce deschid rute transcarpatice (Erdeli, Cucu, 2005, p. 220).

În Subcarpaţi predomină oraşele mici şi mijlocii, gradul de dispersie al aşezărilor umane fiind impus în general de fragmentarea reliefului. Se înregistrează în general o distribuţie neuniformă a centrelor urbane: dacă în Subcarpaţii Getici, unde se înregistrează şi cea mai mare densitate urbană, distribuţia oraşelor este echilibrată şi cu precădere în interiorul ramei deluroase (*Târgu Jiu*, *Râmnicu Vâlcea*, *Curtea de Argeş*, *Câmpulung* etc.); în Subcarpaţii Moldovei acestea urmează linia de contact cu zona montană, cu multiple posibilităţi de dezvoltare economică (*Piatra Neamţ*, *Moineşti*, *Târgu Ocna*) şi axele hidrografice longitudinale care-i străbat (*Târgu Neamţ*, *Buhuşi*, *Oneşti*). În Subcarpaţii Curburii discrepanţele teritoriale în repartiţia centrelor urbane sunt şi mai evidente, oraşele fiind grupate numai în Subcarpaţii Prahovei, în timp ce în Subcarpaţii Buzăului şi ai Vrancei, cu o mare fragmentare a reliefului, nu există nici un centru urban (Figura 91).

În zona de deal şi podiş, majoritatea oraşelor de astăzi continuă vetrele celei mai vechi generaţii de oraşe de pe teritoriul României, menţinând prioritar poziţiile de contact între marile unităţi complementare funcţional, poziţiile de convergenţă locală sau zonală de tip depresiune („ţară”) sau culoar (drum comercial) (Cucu, 1995, p. 160).

Aproape jumătate dintre centrele urbane din acest spaţiu geografic sunt concentrate în Depresiunea intracarpatică a Transilvaniei, unde se evidenţiază în primul rând o centură urbană marginală, la contactul cu rama montană (*Cluj-Napoca*, *Turda*, *Alba Iulia*, *Orăştie*, *Sebeş*, *Sibiu*, *Făgăraş*, *Rupea*, *Odeorheiu Secuiesc*, *Sovata*, *Reghin*, *Bistriţa*, *Târgu Lăpuş*, *Dej* etc.) (Figura 89). Această centură urbană este consecinţa funcţiunilor istorice ale coroanei carpatice româneşti, de polarizare locală, dar mai ales de legături constante cu zonele pericarpatice. Unele astfel de centre urbane au avut de-a lungul timpului şi funcţii de „porţi” la capătul unor drumuri transcarpatice, deschise de regulă de văi şi continuând astfel anumite mari axe urbane, ca de exemplu axele transversale ale Prahovei, Oltului şi Jiului sau cea a Târnavei Mari (prin *Blaj*, *Copşa Mică*, *Mediaş*, *Dumbrăveni*, *Sighişoara*, *Cristuru Secuiesc*). Oraşele din interiorul coroanei carpatice ilustrează expresiv unitatea axelor de urbanizare transcarpatice, unitate ce continuă şi consolidează vetrele generaţiilor anterioare de formaţiuni urbane din spaţiul românesc (Erdeli, Cucu, 2005, p. 221).

În Podişul Moldovei localizarea oraşelor este condiţionată pe de o parte de favorabilitatea naturală (de exemplu, Culoarul Siretului, de-a lungul căruia erau din vechi timpuri importante drumuri comerciale de importanţă europeană) (*Siret*, *Paşcani*, *Roman*, *Bacău*, *Adjud*) cât mai ales condiţionările istorico-sociale (*Suceava*, *Iaşi*, *Vaslui* etc.). O altă axă urbană favorizată de asemenea de legăturile comerciale, dar de o amploare mai redusă, străbate Podişul Central Moldovenesc de la Iaşi până la Galaţi, pe Dunăre (*Huşi*, *Negreşti*, *Bârlad*, *Tecuci* etc.) (Figura 90).

Piemontul Getic este caracterizat printr-un nivel de urbanizare mai redus, doar două oraşe deţin poziţii relativ centrale (*Drăgăşani* şi *Strehaia*), celelalte fiind situate în

zonele de contact cu Câmpia Română (*Drobeta – Turnu Severin*, *Filiaşi*) şi Podişul Mehedinţi (*Motru*). Pe lângă condiţiile naturale, în general mai puţin favorabile dezvoltării unor aşezări importante, densitatea redusă a oraşelor poate fi explicată aici şi prin efectul „presiunii" poziţiilor de contact subcarpatic-carpatic, subcarpatic-piemontan sau piemontan-câmpie.

Prin contrast, Podişul Dobrogei este pe ansamblu intens urbanizat, însă aşezările urbane sunt dispuse în majoritatea lor marginal: fie pe linia maritimă (*Mangalia*, *Eforie*, *Techirghiol*, *Constanţa* şi *Năvodari*), fie pe cea dunăreană (*Hârşova*, *Cernavodă*, *Măcin*, *Isaccea*, *Tulcea* şi *Sulina*), conservând în mare măsură vetre urbane antice. În interior se conturează o axă urbană mediană ce urmează cele două canale navigabile (Dunăre - Marea Neagră şi Poarta Albă - Midia Năvodari, reprezentată prin *Medgidia*, *Murfatlar* (Basarabi) şi *Ovidiu*.

În spaţiul de câmpie, mai mult decât oricare altă unitate de relief, este foarte evidentă dinamica urbană în timp (prin generaţii succesive de oraşe) şi spaţiu (prin îndesirea reţelei urbane). Câmpia Română şi Câmpia de Vest ocupă circa un sfert din suprafaţa ţării şi concentrează cam tot atât din numărul oraşelor.

În Câmpia Română se conturează două aliniamente urbane: unul riveran Dunării (*Calafat*, *Bechet*, *Corabia*, *Turnu Măgurele*, *Zimnicea*, *Giurgiu*, *Olteniţa*, *Călăraşi*, *Feteşti*, *Brăila*, *Galaţi*) şi altul în zona de contact câmpie-piemont şi câmpie-Subcarpaţi (*Craiova*, *Balş*, *Slatina*, *Piteşti*, *Ploieşti*, *Urlaţi*, *Buzău*, *Râmnicu Sărat*, *Focşani*, *Tecuci*). În raport de acestea s-au dezvoltat în interior, pe axele hidrografice transversale, o serie de centre urbane cu funcţie comercială. Cu timpul, acestea s-au impus în cadrul sistemelor locale de aşezări, devenind centre de convergenţă locală şi regională. S-au detaşat între acestea, *Bucureşti* şi *Craiova* (metropolă naţională, respectiv regională), precum şi unele centre care s-au impus ca centre de convergenţă locală pentru anumite subunităţi naturale: *Vânju Mare*, *Băileşti*, *Caracal*, *Roşiori de Vede*, *Alexandria* şi *Slobozia*.

În Câmpia de Vest se evidenţiază linia oraşelor mari (*Satu Mare*, *Oradea*, *Arad*, *Timişoara*) ce au evoluat ca nuclee de convergenţă pe importante drumuri strategice şi comerciale, la „porţile" Carpaţilor. Celelalte oraşe din această zonă au apărut şi s-au dezvoltat ca centre de polarizare locală (*Carei*, *Salonta*, *Sânnicolau Mare*, *Jimbolia*, *Deta* etc.).

Configuraţia sistemului urban românesc în raport de marile unităţi de relief, demonstrează amploarea populării şi vechimea fenomenului urban românesc. În cadrul acestuia s-au conturat, încă din perioada statului dac centralizat şi mai ales în perioada daco-romană, câteva arii de maximă intensitate a urbanizării: pe malul Mării Negre, pe malul Dunării (îndeosebi pe malul drept, datorită configuraţiei sale favorabile: Dierna, Sucidava, Axiopolis, Capidava, Carsium, Noviodunum, Aegyssus etc.); o axă centrală, care urma valul lui Traian (Drobeta, Pelendava, Romula, Arcidava, Adamclisi) şi una marcată de urmele castrelor păstrate până astăzi în faţa „porţilor" (trecătorilor) din faţa Carpaţilor Meridionali (Cucu, 1995, p. 165).

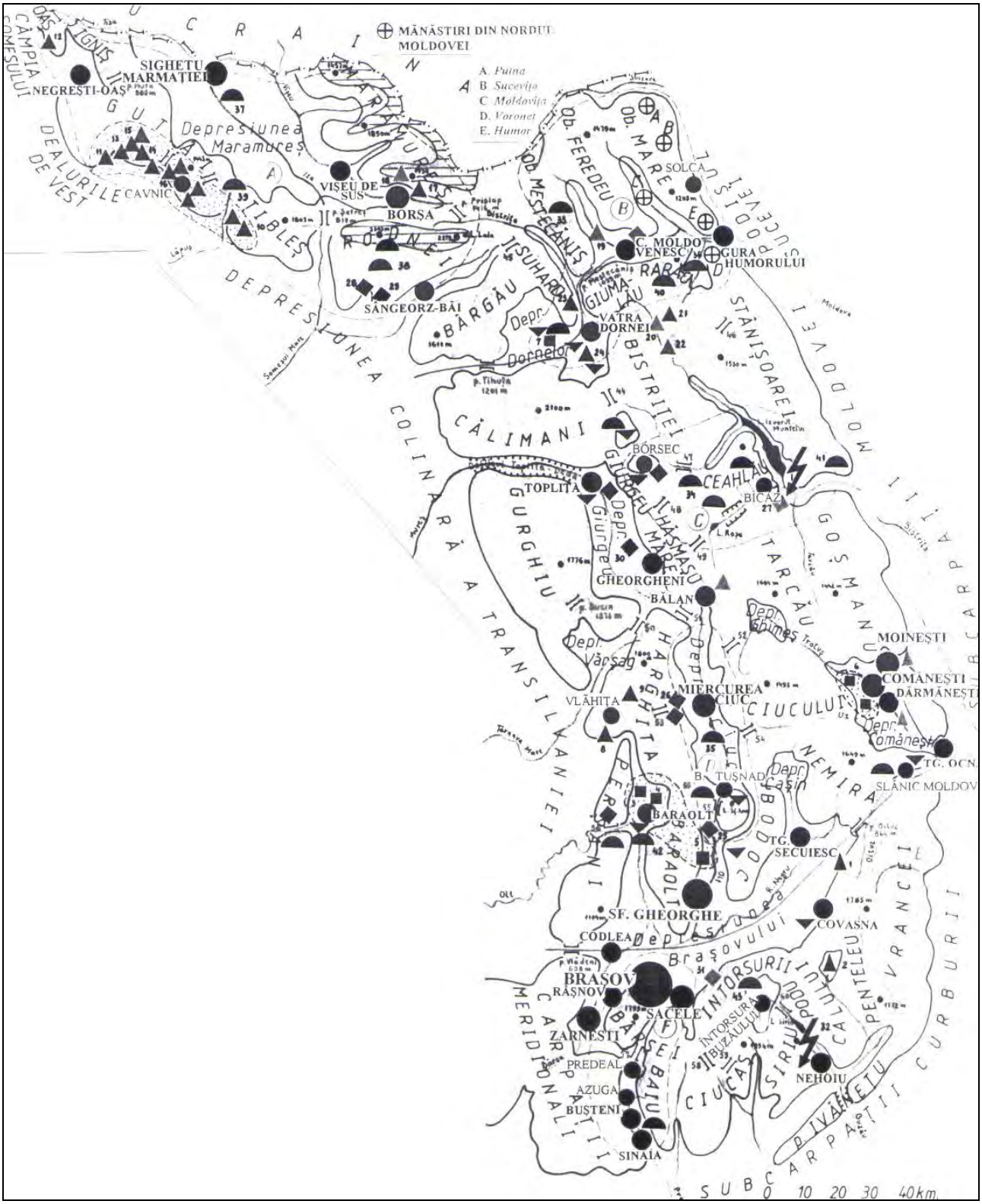



Figura 86. Oraşele din Carpaţii Orientali.

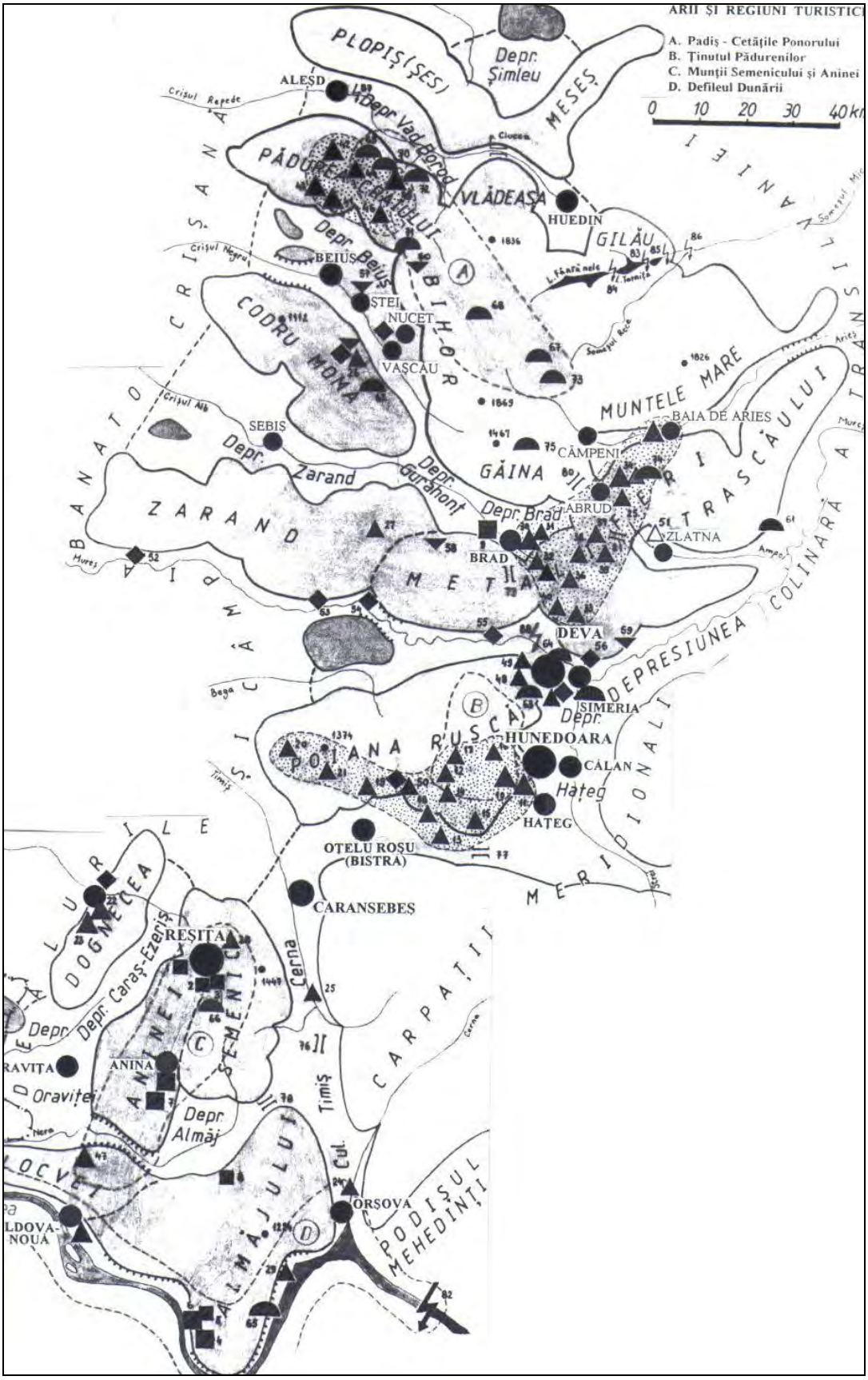



Figura 87. Oraşele din Munţii Apuseni şi Munţii Banatului.

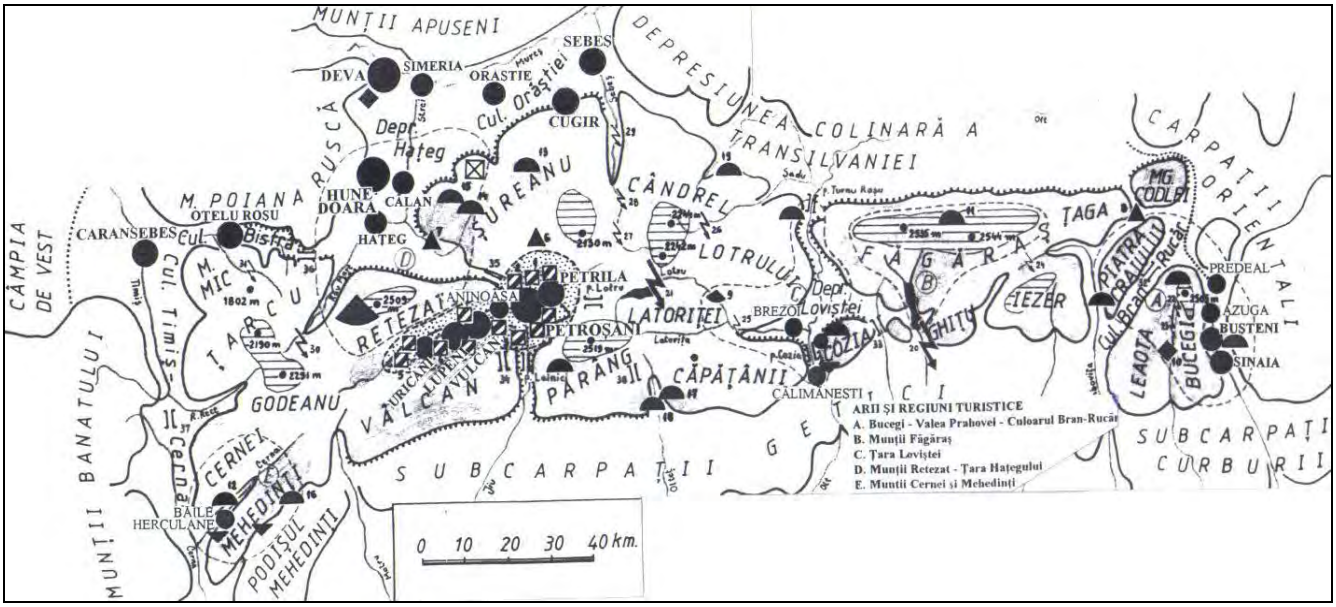



Figura 88. Orașele din Carpații Meridionali.

Ca urmare a unei poziții de convergență similare au evoluat și orașele *Deva*, *Caransebeș*, *Abrud*, *Orșova*, *Orăștie* și *Hațeg*. Poziția polarizatoare a acestora a fost determinată în principal de rațiuni economice productive, în timp ce orașele din Carpații Orientali au evoluat pe baza unor intense legături cu zonele limitrofe. Astfel se explică faptul că în Carpații Orientali, după categoria orașelor de „convergență" zonală, un loc important îl ocupă orașele cu poziții de „contact" sau „capete de axe de polarizare" cum sunt *Brașov* sau *Baia Mare*.

Poziția celor mai multe orașe din Carpați este influențată însă de prezența și gradul de valorificare a resurselor de subsol, valorificarea lemnului sau valorificarea turistică-balneară.

Distribuția ariilor urbane, dar mai ales legăturile stabilite între acestea, scot în evidență două caracteristici fundamentale ale poziției orașelor României contemporane:

- suprapunerea vechilor areale urbane cu marile orașe - centre de convergență regională de astăzi;
- conturarea unor axe urbane transcarpatice și circumcarpatice.

Marile orașe de astăzi dețin o poziție geografică în deplină concordanță cu vechile areale de intensitate a fenomenului urban, care au evoluat la rândul lor în deplină concordanță cu specificul funcționalității teritoriului românesc. Astfel, fațada maritimă a țării este polarizată de *Constanța*, coridorul dunărean de *Drobeta - Turnu Severin*, *Giurgiu*, *Călărași*, *Galați*, *Brăila* și *Tulcea*, linia central-sudică este reprezentată prin *Craiova* și *București*, iar la est de Carpați, *Iași*, *Botoșani*, *Suceava*, *Bacău*, *Vaslui*, *Bârlad*, *Tecuci* etc.

În interiorul arcului carpatic au evoluat, în jurul Apusenilor, oraşele *Deva*, *Alba Iulia*, *Turda*, *Cluj-Napoca*; *Baia Mare* la capătul nordic al Orientalilor, iar în interiorul Depresiunii intracarpatice a Transilvaniei, *Târgu Mureş*, ca nucleu de legătură cu centrele urbane carpatice şi pericarpatice.

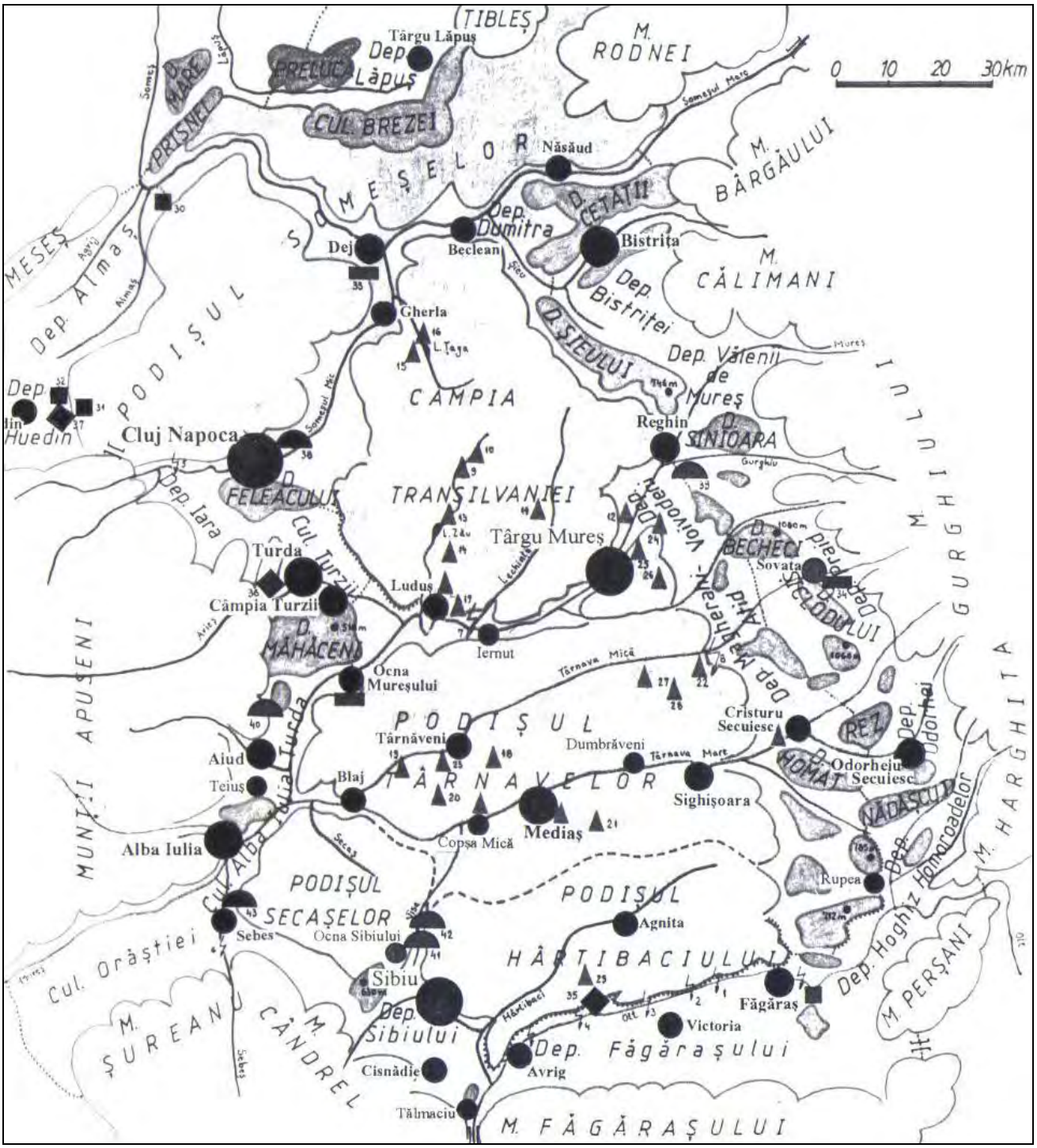



Figura 89. Oraşele din Depresiunea Transilvaniei.

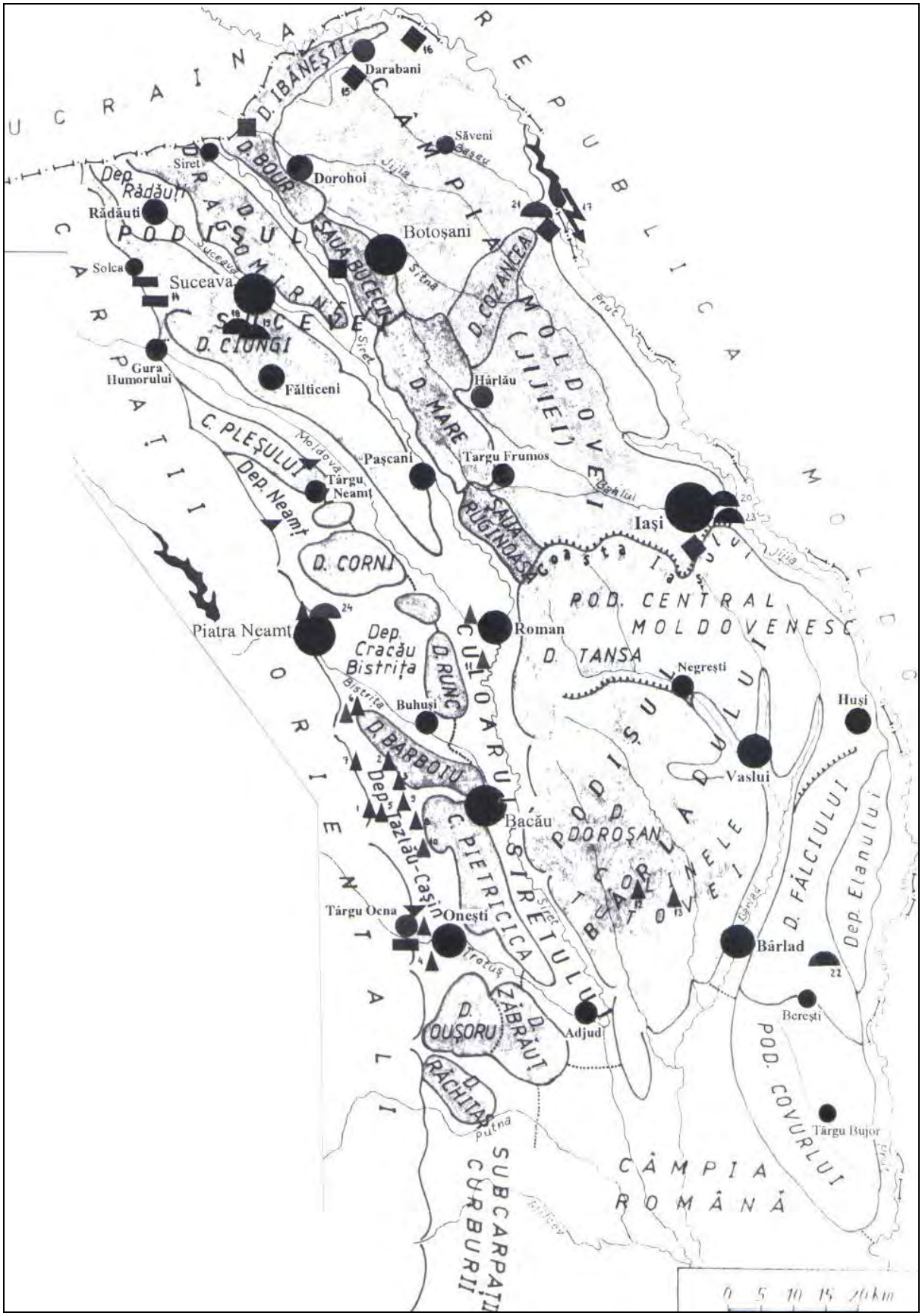



Figura 90. Orașele din Podișul Moldovei.

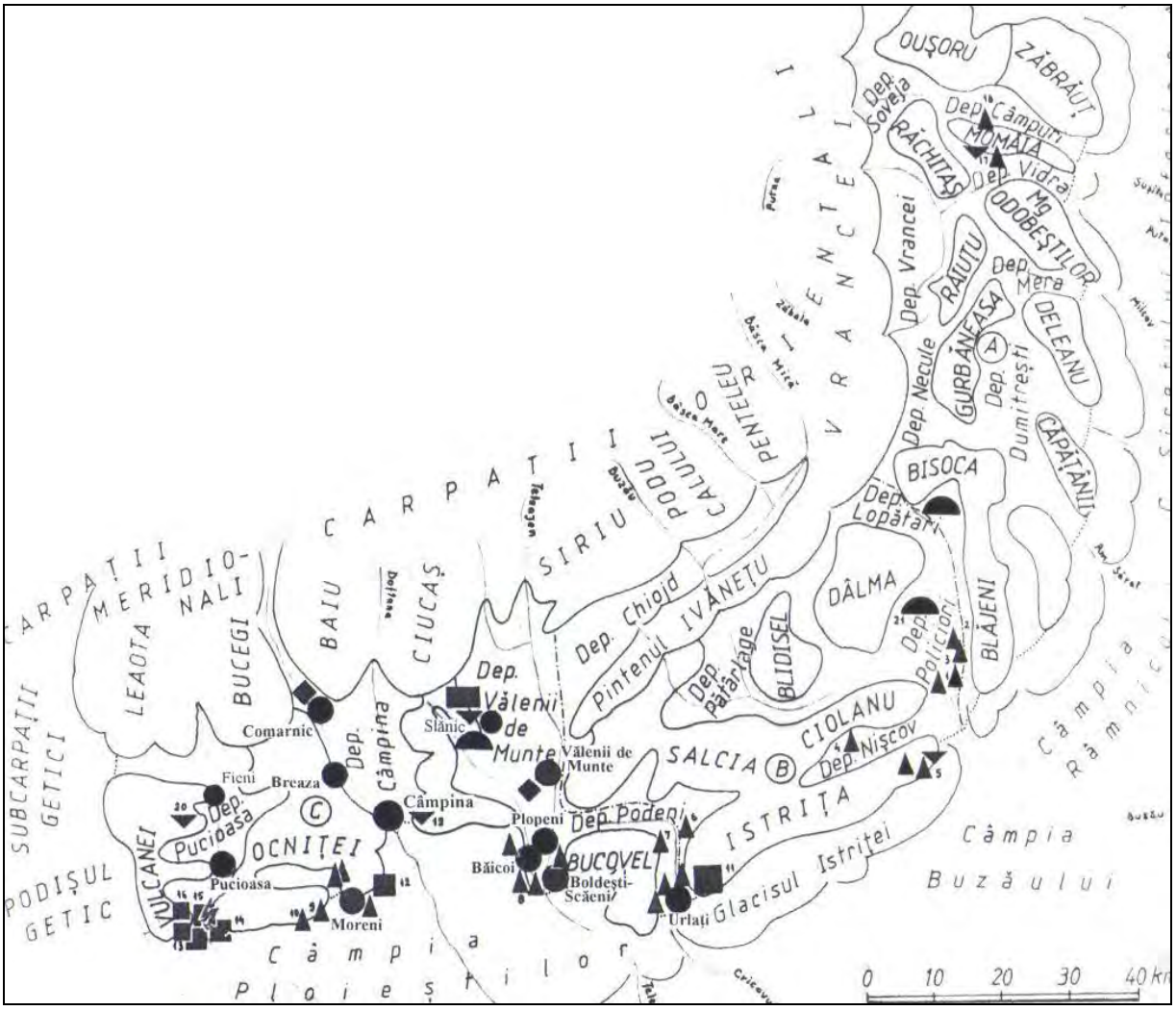



Figura 91. Oraşele din Subcarpaţii Curburii.

### *3.3. Funcţionalitatea sistemului urban românesc. Centre de convergenţă şi relaţii inter-urbane*

Această structurare teritorial-funcţională, la care şi-a pus amprenta în timp fiecare oraş de pe teritoriul României evidenţiază statornicia unor relaţii natural-economice sau socio-economice concretizate în axele de urbanizare. Acestea urmăresc culoarele carpatice care au funcţionat din cele mai vechi timpuri ca importante căi comerciale sau strategice, asigurându-se astfel intense legături între centrul a ţării, respectiv depresiunea transilvană, cu regiunile pericarpatice şi invers: *Braşov - Ploieşti - Bucureşti*; *Sibiu - Râmicu Vâlcea - Slatina*, *Deva - Petroşani - Târgu Jiu - Craiova*; *Timişoara - Drobeta Turnu Severin*; *Deva - Arad - Cluj Napoca*; *Oradea - Dej - Baia Mare*; *Bistriţa - Câmpulung Moldovenesc - Suceava*; *Odorheiu Secuiesc - Vlăhiţa - Miercurea Ciuc - Comăneşti - Adjud* etc.

Pentru o analiză macroteritorială a funcţionalităţii sistemului urban românesc, am luat ca bază de pornire provinciile istorice, structuri regionale care s-au conturat de-a lungul timpului cel mai bine ca spaţii omogene funcţional, dar şi ca spaţii mentale şi percepute (Cocean, 2002, p. 56-60). Pe fundamentul acestora, vom analiza relaţiile stabilite la nivelul sistemelor urbane regionale ca bază a organizării spaţiale la nivel regional şi local.

Astfel, pentru spaţiul reunit al Moldovei şi Bucovinei, centrele de convergenţă regională sunt reprezentate de oraşele *Iaşi* şi *Galaţi*. Alte două oraşe, *Bacău* şi *Suceava*, se pot individualiza, ca urmare a potenţialului lor de poziţie, în centre coordonatoare de echilibru, capabile de a prelua funcţiile celor două nuclee regionale, dispuse periferic, şi de a le redistribui în teritoriu.

Nordul regiunii se caracterizează printr-o intensă fragmentare generată de numeroasele oraşe foste reşedinţe administrative care şi-au păstrat rolul de nuclee de polarizare locală: *Rădăuţi*, *Câmpulung Moldovenesc* şi *Fălticeni* în judeţul Suceava şi *Dorohoi* în judeţul Botoşani. Elementul central în structurarea spaţială pentru această zonă este dat de binomul urban *Suceava – Botoşani*, aflat în relaţie de cooperare, spre care gravitează sistemele locale de aşezări umane. La nivel local, partea vestică a sistemului urban regional, reprezentată prin municipiul *Vatra Dornei* şi comunele din Depr. Dornelor şi zona montană limitrofă gravitează către *Câmpulung Moldovenesc*.

Similar, pentru spaţiul central-moldovenesc, polarizat de *Iaşi* şi *Bacău*, ca nucleu secundar, se conturează o subordonare difuză a *Paşcanilor* către *Roman* şi una, mai evidentă, a *Oneştilor* către *Bacău*, evidenţiată şi de apartenenţa celor două centre urbane în aceeaşi unitate administrativă. Pe teritoriul acualului judeţ Vaslui se conturează două linii de falie, una extrem de evidentă, determinată de relaţia de competiţie existentă între *Bârlad* şi *Vaslui*, care asociată cu poziţia periferică a municipiului Bârlad în cadrul judeţului, determină atracţia în zona sa de influenţă a aşezărilor rurale din nordul judeţului Galaţi. A doua linie de falie, cu caracter difuz, este determinată de *Huşi*, care prin poziţia sa periferică, apropiată de frontieră şi pe o cale secundară de acces şi-a diminuat considerabil capacitatea de polarizare urbană, aflându-se sub neta subordonare a Vasluiului. La nivel macroteritorial, potenţialul de poziţie avantajează net municipiul Bacău care tinde să preia o parte din funcţiile Iaşilor, de metropolă regională, pentru a le redistribui în teritoriu.

În sud, prin dezvoltarea conurbaţiei bipolară *Galaţi-Brăila*, aceasta tinde să se contureze ca un nucleu polarizator pentru trei judeţe (Galaţi, Brăila şi Vrancea), sistemul urban regional depăşind deci, limita istorică a spaţiului moldovenesc. Se conturează o evidentă subordonare a *Tecuciului* faţă de Galaţi, atât din punct de vedere economic, demografic, cât mai ales administrativ.

Muntenia, cu excepţia judeţului Brăila, se află în aria de polarizare a capitalei. Arealele critice sunt date de judeţele Argeş şi Teleorman, în interiorul cărora se conturează câte trei centre de convergenţă locală (*Piteşti*, *Câmpulung* şi *Curtea de Argeş*, respectiv *Alexandria*, *Turnu Măgurele* şi *Roşiori de Vede*), forţele centrifugale fiind însă blocate de relaţiile de subordonare faţă de actualele reşedinţe de judeţ. Similar,

în cadrul judeţului Buzău, *Râmnicu Sărat* se detaşează ca un nucleu de polarizare secundar, subordonat reşedinţei de judeţ. La nivelul judeţului Teleorman însă, subordonarea are un caracter relativ, dificultăţile economice ale centrului *Alexandria* putând oricând transforma relativa subordonare a municipiilor *Turnu Măgurele* şi *Roşiori de Vede* într-o relaţie de competiţie care ar genera forţe centrifuge la nivelul subsistemelor urbane locale polarizate de acestea.

Dobrogea este provincia istorică care a înregistrat cele mai puţine schimbări administrative în decursul ultimului secol, fapt ce a determinat o consolidare a sistemelor urbane judeţene. Cu toate acestea, datorită importanţei şi problemelor specifice care impun un cadru coerent de abordare, ar fi necesară consolidarea poziţiei *Sulinei*, ca centru coordinator al sistemului local de aşezări aferent Deltei Dunării. La nivelul judeţului Constanţa se detaşează importanţa oraşelor *Medgidia* şi *Mangalia* ca nuclee de polarizare locală, primul fiind net avantajat de poziţia geografică.

Similar, Oltenia se caracterizează la rândul său printr-o mare omogenitate spaţială şi funcţională, în care *Craiova* se detaşează net ca centru de polarizare regională. La nivel local se manifestă relaţii de subordonare între actualele reşedinţe de judeţ şi centrele de polarizare locală care s-au stabilit pe o poziţie ierarhică net inferioară acestora. Astfel, la nivelul judeţului Olt, dezvoltarea explozivă a *Slatinei* (mai ales după 1968), i-a accentuat rolul coordonator atât în raport de *Caracal* (fenomen concretizat prin creşterea indicelui de hipertrofie de la 0,98 în 1968 la 2,23 în prezent), iar pentru judeţele Dolj şi Gorj, se individualizează ca nuclee de polarizare locală subordonate reşedinţelor, municipiile *Calafat*, respectiv *Motru*.

Pentru Banat, elementul structurant al teritoriului este dat de relaţiile de cooperare dintre *Timişoara* şi *Arad*, principalele centre polarizatoare regionale. Relaţii de competiţie, ce tind să „spargă" actualele sisteme urbane locale se conturează mai ales în judeţul Caraş-Severin unde alături de actuala reşedinţă *Reşiţa*, oraş dezvoltat mai ales între 1945 şi 1989 pe baza funcţiilor industrială şi administrativă, tind să se contureze alte două nuclee de polarizare locală: *Caransebeş*, avantajat prin potenţialul de poziţie şi gradul de accesibilitate şi *Oraviţa* (pentru depresiunea Bozovici, fostă reşedinţă administrativă înainte de 1950). La nivelul judeţului Timiş, monocentrismul datorat detaşării reşedinţei de judeţ este diminuat de *Lugoj*, al doilea centru urban ce configurează un sistem urban local, aflat la rândul său în aria de polarizare difuză a Timişoarei. Spaţiul hunedorean, centrat pe interurbaţia *Deva-Hunedoara*, deşi aparţine istoric Transilvaniei, este strâns legat prin specializarea industrială de minereurile de fier din Munţii Poiana Ruscă şi de siderurgia reşiţeană, fapt ce favorizează axa de gravitaţie către Banat şi Timişoara.

Nord-vestul ţării, ce reuneşte judeţele Maramureş şi Satu Mare, alcătuieşte un sistem urban de nivel regional, structurat prin relaţiile de cooperare dintre reşedinţele celor două judeţe: *Baia Mare* şi *Satu Mare*. Spaţiul maramureşan este divizat ca urmare a obstacolelor orografice ce separă două entităţi istorice, coordonată fiecare de către un nucleu polarizator: *Sighetu Marmaţiei* pentru Maramureşul propriu-zis (Depresiunea Maramureşului) şi *Baia Mare*, actualul centru administrativ, oraş dezvoltat pe baza

metalurgiei neferoase, mai ales după 1950. În judeţul Satu Mare, se detaşează ca nucleu de polarizare secundară, subordonat actualului centru administrativ, municipiul *Carei*.

În spaţiul transilvan se individualizează două subsisteme urbane regionale de tip monocentric echilibrat: unul polarizat de *Cluj Napoca*, având ca nucleu secundar *Târgu Mureş*, altul polarizat de *Braşov*, cu *Sibiu* nucleu secundar. Partea centrală şi nord-vestică a Transilvaniei, inclusiv Crişana, reunind 6 judeţe (Cluj, Sălaj, Bistriţa-Năsăud, Mureş, Alba şi Bihor) gravitează către *Cluj Napoca*, metropolă regională cu funcţii complexe, a cărei arie de polarizare se întinde difuz până la Oradea, Sibiu şi Baia Mare. Spaţiul Crişanei, polarizat de *Oradea*, se caracterizează prin lipsa unor centre urbane mari, ceea ce favorizează configurarea unui sistem urban local de tip excesiv monocentric. Judeţele Alba, Mureş şi Cluj se caracterizează prin sisteme urbane locale constituite dintr-un număr mare de centre urbane de mărime medie: *Blaj*, *Sebeş* şi *Cugir* în judeţul Alba; *Sighişoara*, *Reghin* şi *Târnăveni* în judeţul Mureş; *Dej*, *Turda – Câmpia Turzii* şi *Gherla* în judeţul Cluj, ce au favorizat constituirea de subsisteme urbane de nivel local. Este şi situaţia judeţelor din sudul Transilvaniei, *Sibiu* şi *Braşov*, prin subordonarea municipiului *Mediaş* faţă de Sibiu, respectiv a *Făgăraşului* faţă de Braşov. O situaţie relativ diferită se înregistrează la nivelul judeţului Harghita, unde fragmentarea datorată relaţiei de competiţie dintre *Miercurea Ciuc* şi *Odorheiu Secuiesc* individualizează două subsisteme urbane locale relativ independente.

Capitolul XI

# GLOBALIZAREA ŞI STEMELE URBANE

## 1. Globalizare culturală şi cultură globală. Oraşul cosmopolit.

Internaţionalizarea comerţului şi a investiţiilor a constituit una dintre principalele cauze ale intensificării procesului de globalizare. In epoca globalizării informaţionale, tranzacţiile financiare şi acordurile de cooperare se realizează extrem de rapid de pe un continent pe altul, de pe un meridian pe altul. La nivel local, ca urmare a schimburilor internaţionale, pătrund tot mai frecvent produse şi idei străine comunităţii respective, care de obicei sunt asimilate şi integrate, devenind obişnuite. „Revoluţia informatică", generalizarea reţelelor de radio şi televiziune, ulterior a internetului şi a comunicaţiilor prin satelit, dar şi individualizarea unor noi nuclee de polarizare şi redistribuire a fluxurilor globalizante, reprezentate de economiile în expansiune din Asia de Sud-Est sau din America Latină, au creat premisele ireversibilităţii conexiunilor şi a interdependenţelor dintre toate statele lumii şi apariţia unui fenomen cheie al postmodernităţii: *cultura globală*. Oamenii tind să se îmbrace la fel, să mănânce la fel, să asculte aceeaşi muzică, să aibă aceleaşi obiceiuri, să creadă în aceleaşi valori şi norme morale. Blugii, adidaşii sau colanţii sunt elemente de vestimentaţie întâlnite deopotrivă atât la *New York*, *Paris*, *Londra*, *Milano*, *Moscova* sau *HongKong*, cât şi la *Bucureşti*, *Sibiu*, *Iaşi* sau *Constanţa*; hot-dogul american coexistă cu croissantul franţuzesc, cu pizza italiană, şaorma sau kebapul turcesc, cu elemente ale bucătăriei tradiţionale chineze, libaneze sau marocane atât la *Bucureşti* cât şi la *Los Angeles*, *Beijing* sau *Dubai*, iar valorile democraţiei occidentale au devenit norme de raportare universală.

Prin urmare, produsele culturii globale de consum pot fi definite ca fiind acele produse care *transced spaţiile culturale*, fie că acestea fac parte din sfera culturii artifactuale[165] sau a celei mentifactuale[166].

Dezvoltarea este prin urmare un proces economic, dar şi unul cultural. Corelaţia dintre dezvoltare şi cultură exprimă de fapt caracterul global al determinismului social. Pe de altă parte, tradiţiile culturale locale, trecutul specific al fiecărui popor sau al fiecărei comunităţi umane îşi spun cuvântul şi cu cât valorile locale sunt mai puternice, cu atât conştiinţa apartenenţei la acestea este mai puternică, favorizând exacerbarea unor tendinţe antiglobalizante care pot conduce până la fundamentalism şi chiar terorism. Din acest punct de vedere, Samuel Huntington[167] afirma că asistăm la o renaştere a interesului pentru identităţile culturale şi civilizaţionale, iar acest fapt va conduce la o

[165] Produse materiale.
[166] Produse ale inteligenţei umane.
[167] Huntington, S. (1998), *Ciocnirea civilizaţiilor şi refacerea ordinii mondiale,* Ed. Antet, Bucureşti.

reconfigurare geopolitică a lumii. Globalizarea poate fi privită diferit din perspectiva civilizaţiilor de astăzi, aşa cum conceptul de „civilizaţie universală" poate avea accepţiuni diferite. Huntington spunea că acest concept este un produs tipic occidental, elaborat pentru a servi ca instrument ideologic al Occidentului în confruntările sale cu civilizaţiile non-occidentale. In această ecuaţie complexă, Occidentul şi-a postulat propriul său tip de cultură ca fiind universal, iar conflictul de imagine a ajuns până acolo încât non-occidentalii văd ca fiind occidental tot ceea ce Occidentul vede ca fiind universal. Totodată, el a realizat o distincţie clară între *occidentalizare* şi *modernizare*. Dacă până acum câteva decenii, cele două tendinţe se confundau, societăţile slab dezvoltate dorind să devină asemănătoare celor occidentale, preluându-le modelul cultural, valorile şi instituţiile, în ultima vreme se remarcă tot mai mult o decuplare a modernizării de occidentalizare. Astfel, civilizaţiile non-occidentale vor să se modernizeze, dar resping occidentalizarea, de unde până acum vroiau să se modernizeze *prin* occidentalizare, prin imitaţie şi preluarea valorilor occidentale. Aceasta conduce la un proces de *indigenizare* a societăţilor „periferice" pe măsură ce avansează modernizarea lor, iar exacerbarea acestuia antrenează manifestări extreme, cum sunt terorismul şi fundamentalismul.

România nu a putut rămâne în afara acestor evoluţii. Colapsul sistemului comunist în Europa centrală şi de est şi desfiinţarea barierelor ideologice a deschis calea intensificării conexiunilor globalizante şi la nivelul sistemelor urbane din statele central şi est-europene.

In acest context, oraşele româneşti şi îndeosebi cele situate în partea superioară a ierarhiei urbane tind să preia din atributele oraşelor cosmopolite, proces favorizat de creşterea diversităţii etnice şi de dezvoltarea serviciilor. Stabilirea pe teritoriul României a unor cetăţeni de naţionalitate arabă, turcă sau chineză ce dezvoltă afaceri de comerţ sau de mică industrie sau a unor cetăţeni veniţi la studii, la care se adaugă personalul misiunilor diplomatice, al firmelor multinaţionale sau al ONG-urilor s-a reflectat şi în domeniul serviciilor, prin apariţia unor unităţi specializate (restaurante cu specific chinezesc, libanez, italian sau grecesc; brutării cu specific franţuzesc sau german; magazine de artizanat african, indian sau latino-american etc.).

*Oraşul cosmopolit* poate fi prin urmare definit ca fiind oraşul care şi-a pierdut specificul cultural local, reflectat prin arhitectura şi tradiţiile locale în favoarea elementelor culturale alohtone, evidenţiate prin produsele culturii globale de consum, adânc pătrunse în viaţa citadină ca urmare a fluxurilor globalizante. Fenomenul a apărut odată cu marile descoperiri geografice şi este caracteristic marilor oraşe, îndeosebi metropolelor cu funcţii de convergenţă regională şi globală (*New York*, *Londra*, *Paris*, *Amsterdam*, *Los Angeles*, *Berlin*, *Hamburg*, *Milano* etc.).

De cealaltă parte, ruralul continuă să se indentifice în mentalul afectiv ca fiind un etalon al localului, un mediu păstrător al tradiţiilor autohtone (Figura 92).

Frontiera dintre patrimoniul cultural tradiţional şi elementele culturii globale de consum tinde să devină din ce în ce mai permeabilă şi să se deplaseze implacabil în favoarea celor din urmă, afectând şi cele mai tradiţionale comunităţi locale. Plecările la

oraş ale celor tineri care au început să afecteze spaţiul rural românesc încă din anii ’50 ai secolului trecut ca urmare a industrializării şi urbanizării din perioada comunistă şi cele în străinătate pentru muncă, de după 1989 au contribuit decisiv la acest fenomen.

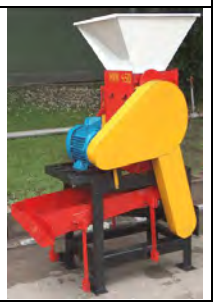
| Vestimentaţie | arhitectură | gastronomie | tehnică |
|---|---|---|---|
| Nivelul local : Elemente ale patrimoniului cultural autohton (tradiţional) [caracteristice pentru rural] | | | |
| | | | | | |
| Nivelul global : Produse ale culturii globale de consum [caracteristice pentru urban] | | | |
| | | | | |  |

Figura 92. Antiteza local/autohton/rural versus global/alohton/urban în diverse domenii.

## 2. Globalizarea politică şi sistemele urbane

Prăbuşirea sistemului comunist şi dezintegrarea ordinii lumii bipolare au creat premisele generalizării fluxurilor globalizante şi sub aspect politico-ideologic, fenomen ce şi-a găsit concretizarea prin proliferarea organizaţiilor supranaţionale şi a puterii din ce în ce mai mare a acestora.

Afirmării statelor naţionale, proces ce a caracterizat perioada de început a secolului al XX-lea, îi corespunde în prezent o tendinţă inversă: *deznaţionalizarea*, prin crearea unui sistem global de guvernare, capabil să susţină şi să redefinească puterea statelor şi a unui sistem interdependent global, însă deosebit de fragil, vulnerabil la resurse, la tehnologii, dar şi la factorii etnici, culturali, religioşi etc.

Dezvoltarea organizaţiilor naţionale şi transnaţionale a favorizat erodarea distincţiilor dintre afacerile interne şi cele externe, dintre politicile locale şi cele internaţionale, favorizând negocierile multilaterale privind o integrare politică. Destabilizările interne şi cele internaţionale au favorizat această tendinţă şi au constrâns guvernele naţionale la o integrare politică în organizaţii supranaţionale.

Pe de altă parte, intercondiţionările multilaterale dintre globalizarea economică şi cea culturală au condus la scăderea puterii politice şi a instrumentelor de control ale statelor.

În acest context, proliferarea agenţilor regionali, internaţionali şi transnaţionali, a organizaţiilor şi instituţiilor guvernamentale şi neguvernamentale a condus la creşterea numărului şi a volumului interacţiunilor globale (economice, politice, tehnologice, legislative, de comunicaţii etc.) conducând la *creşterea permeabilităţii* şi, concomitent, la diminuarea capacităţii statelor de a genera instrumente politice capabile să menţină un bun control asupra fluxurilor globalizante. Oraşele se constituie astfel în nuclee de polarizare ale acestor fluxuri. Importanţa capitalelor naţionale tinde să fie întrecută net de cea a metropolelor cu funcţii internaţionale, în care sunt concentrate sediile acestor instituţii şi organizaţii.

Însă oraşele-nucleu ale globalizării politice, cele care adăpostesc sediile acestor organizaţii pot fi diferite de marile metropole internaţionale. *Luxembourg*, *Geneva*, *Strasbourg* sau *Bruxelles* sunt centre urbane ale căror zone de influenţă acoperă teritorii şi populaţii relativ reduse, modestia ambiţiilor politice dovedindu-se aici factori favorabili implantării instituţiilor reprezentative ale marilor organizaţii internaţionale. Slăbiciunea statului-suport tinde să estompeze animozităţile: dimensiunea mică a unei ţări facilitează fluxurile globalizante, multilingvismul încurajează angajarea în organisme multinaţionale. Astfel, statutul de „stat neutru" aplicat Elveţiei, a favorizat delocalizarea prin atragerea organizaţiilor supranaţionale. Mare metropolă politică mondială, cea mai mare capitală a Europei continentale, Parisului i s-a preferat *Strasbourg*-ul pentru sediul Consiliului Europei, *Haga* pentru Curtea Internaţională de Justiţie, *Bruxelles*-ul, *Luxembourg*-ul sau *Geneva* pentru serviciile Uniunii Europene etc. (Bonnet, 2000, p. 37).

Funcţiile politice au favorizat dezvoltarea oraşelor-gazdă şi sub raport economic, favorizând atragerea şi altor funcţii internaţionale şi, prin aceasta, consolidarea interacţiunilor la nivelul sistemului urban global. Fenomenul şi-a găsit o concretizare directă şi asupra preţului terenurilor: suprafaţa redusă, asociată cu politicile de planificare regională şi urbană, care impun restricţii asupra extinderii suprafeţelor construite în intravilan fac ca preţurile atinse, nivelurile ridicate ale salariilor şi lipsa mâinii de lucru să devină argumente descurajante pentru amplasarea de noi investiţii, favorizând suburbanizarea şi descentralizarea activităţilor productive. Funcţiile de servicii, cele politico-administrative şi financiar-bancare tind să fie concentrate în intravilan, iar cele productive tind să fie desconcentrate în afara acestuia. S-au conturat astfel nucleele internaţionale cu funcţii de servicii. *Geneva*, de exemplu, a cărei aglomeraţie urbană în sectorul elveţian abia atinge 360 000 locuitori, concentrează la nivelul structurii ocupaţionale un terţiar internaţional ce ocupă peste 20% din totalul populaţiei active. Oraşul este sediul a 15 organizaţii inter-guvernamentale cu caracter mondial sau european (între care reprezentanţa europeană a Oficiului Naţiunilor Unite, Organizaţia Mondială a Sănătăţii, Biroul Internaţional al Muncii etc.); peste 100 de organizaţii internaţionale neguvernamentale, 318 societăţi multinaţionale şi centre de cercetare internaţională etc... Dar prezenţa funcţionarilor internaţionali plătiţi scump, sau a bogaţilor prinţi arabi, atraşi de frumuseţea aşezării contribuie la explozia preţurilor

funciare şi imobiliare, favorizând segregarea funcţională şi conexiunea cu celelalte componente ale sistemului urban.

Cea de-a doua categorie de metropole politice este constituită de marile metropole internaţionale, în care funcţia politică a fost atrasă şi asociată celei economice. Pentru unele dintre acestea (*Londra*, *Paris* sau *Madrid*) internaţionalizarea funcţiei politice s-a datorat caracterului de metropole coloniale; altele (*New York*, *Shanghai*), deşi nu sunt capitale naţionale, s-au impus ca metropole globale cu funcţii complexe; în fine, o a treia categorie, favorizată de poziţia geografică, dar şi de dinamismul unor economii asiatice sau latino-americane, au depăşit cu mult ca importanţă statutul de capitale naţionale, preluând funcţii continentale şi chiar globale (*Tokyo*, *Beijing*, *Seul*, *Singapore*, *Bangkok*, *Buenos Aires* etc.).

La acestea se adaugă capitalele politice de nivel naţional – oraşe construite special cu scopul de a prelua funcţia de capitală politică, conservând astfel statutul de metropolă economico-financiară a principalelor nuclee urbane. Impactul acestora la nivelul sistemelor urbane naţionale s-a tradus prin preluarea de către noile capitale a unor poziţii de releu între vârful ierarhiei urbane (poziţie deţinută în mod constant de metropola economică, cu un grad mare de hipertrofiere) şi restul componentelor sistemelor urbane. *Washington*-ul a deschis seria acestui tip de capitale fiind, totodată şi prima astfel de capitală ce a preluat funcţii de metropolă globală. De aici, modelul s-a extins pe scară largă, fiind adoptat de numeroase state din Asia (Pakistan, Kazahstan), America Latină (Brazilia), Australia sau din Africa (Nigeria, Côte d'Ivoire, Tanzania).

Evident, factorii politici pot exclude din fluxurile globalizante anumite metropole cu funcţii macroteritoriale (de exemplu, *Teheran*-ul, în timpul regimului fundamentalist al lui Khomeini; *Tripoli* sau *Belgrad*-ul în timpul embargourilor aplicate de comunitatea internaţională ţărilor respective) sau metropolele lumii comuniste între 1945 şi 1989. Această excludere nu poate fi însă decât parţială şi cu efecte limitate în timp şi spaţiu.

## 3. Coordonatele economice ale relaţiei dintre sistemele urbane şi globalizare

Importanţa factorilor economico-financiari ca vectori globalizanţi este unanim recunoscută. Aceasta rezultă în primul rând din diferenţele din ce în ce mai mari în ceea ce priveşte gradul de deschidere al economiilor principalelor state industrializate, fapt ce determină comportamentul internaţional al firmelor care îşi au originea în aceste ţări. În S.U.A., ponderea relativă a importului şi exportului de bunuri şi servicii, care nu reprezentau fiecare decât 4-6% din P.I.B. până la începutul anilor 1970 s-a dublat în anii imediat următori datorită creşterii puternice a schimburilor, pentru a se stabiliza ulterior în anii 1980 - 1990. Japonia, mai deschisă decât Statele Unite în anii 1960 este de atunci mai puţin deschisă, spre deosebire de ţările U.E., care au progresat mai mult în ceea ce priveşte schimburile internaţionale decât S.U.A. şi Japonia[168].

[168] Milewski, Françoise (2001), *Marjele de manevră ale politicilor economice*, în vol. *Mondializarea dincolo de mituri*, coord. Serge Cordellier, Ed. Trei, Bucureşti, p. 108-118.

Acestea îşi găsesc un corespondent direct în strategiile firmelor transnaţionale, strategii care le condiţionează în final expansiunea internaţională. Din acest punct de vedere există patru mari categorii de strategii de internaţionalizare ale firmelor: strategii internaţionale, multinaţionale, globale şi transnaţionale. Strategiile internaţionale se limitează la a exploata inovaţiile din ţara gazdă pentru a-şi dezvolta poziţii competitive pe pieţele externe, spre deosebire de cele multinaţionale care sunt orientate spre maxima adaptare la pieţele locale. Companiile care adoptă strategia de expansiune globală depind în mare măsură de obţinerea unei eficienţe globale, pentru atingerea raportului optim calitate / preţ. Pe de altă parte, concentrarea producţiei într-o singură ţară ar putea avea drept consecinţă un risc mai înalt de intervenţie politică, mai ales la nivelul ţărilor importatoare. Firmele care au strategii de expansiune transnaţională realizează o combinaţie a celorlalte strategii, urmărind simultan dezvoltarea eficienţei şi a flexibilităţii, admiţând că fiecare dintre celelalte trei strategii, deşi cu avantaje recunoscute, este doar parţială.

La rândul lor, strategiile de firmă condiţionează alianţele strategice, ce reprezintă aranjamente de afaceri prin care doi sau mai mulţi parteneri, care pot fi concurenţi sau potenţiali concurenţi colaborează în avantaj reciproc, alianţele fiind destinate susţinerii sau întăririi avantajelor competitive ale firmelor participante.

În procesele complexe privind descentralizarea şi recentralizarea activităţilor economico-financiare, marile centre urbane deţin un rol pivotant. Internaţionalizarea schimburilor economice este însoţită inevitabil de metropolizarea economiei. Circulaţia capitalurilor este tot mai puternic influenţată de marile oraşe care se constituie în pieţe şi/sau relee ce conferă acestor fluxuri imateriale o semnificaţie geografică. Acestea induc la rândul lor concentrarea industriilor de înaltă tehnologie, a activităţilor de cercetare ştiinţifică şi tehnică, de formare universitară, activităţi specifice nucleelor urbane cu funcţii metropolitane. Astfel, cercetarea ştiinţifică şi tehnologică se dovedeşte a fi concentrată geografic în câteva ţări bogate: aproape un milion de cercetători în S.U.A.; 600 000 în Japonia; 180 000 în Germania; câte 130 000 în Marea Britanie şi Franţa etc, fenomen strâns corelat cu cel al proliferării metropolelor internaţionale.

După Soldatos (1987)[169], profilul internaţional al marilor metropole contemporane este dat de convergenţa unor factori globalizanţi, între care:

- localizarea unor factori de producţie (investiţii, mână de lucru) provenind din străinătate;
- localizarea unor instituţii străine şi/sau internaţionale (filiale şi sucursale ale unor firme transnaţionale, bănci, organizaţii neguvernamentale, consulate şi reprezentanţe diplomatice străine, şcoli, universităţi, instituţii de cultură străine);
- conexiunea cu străinătatea printr-o infrastructură de transporturi şi de comunicaţii adecvată;
- existenţa unui sector de servicii orientate către internaţional, care oferă un adevărat sistem de sprijinire a evenimentelor străine sau internaţionale (palate ale congreselor,

[169] Soldatos, P. (1987), *La Nouvelle Génération des villes internationales*, Université de Montréal.

centre de expoziţie, mari hoteluri, şcoli internaţionale, mari birouri de drept internaţional, de arbitraj internaţional, instituţii ştiinţifice internaţionale sau frecventate de străini etc.);

- posedă mijloace de informare în masă cu acoperire internaţională (ziare, reviste, radio, televiziune, internet);
- posedă instituţii naţionale, regionale sau locale specializate în domeniul relaţiilor internaţionale şi de reputaţie internaţională;
- desfăşoară o activitate para-diplomatică urbană (municipală sau privată) sprijinită pe servicii specializate în relaţii internaţionale.

În funcţie de amploarea acestor dotări şi de intensitatea funcţiilor urbane orientate către sectorul internaţional, dar şi de potenţialul demografic şi de poziţie, marile metropole internaţionale pot fi ierarhizate în patru categorii: oraşe mondiale, mari metropole, metropole de rang secundar şi metropole regionale (Béthemont, Breuil, 1991, p. 101). Această ierarhizare stă la baza configurării unui sistem metropolitan global, în care metropolele tind să-şi organizeze funcţionalitatea sub forma unei reţele de oraşe complementare. În acest sens, Paul Claval (1981) considera că fluxurile dintre oraş şi aria periurbană limitrofă tind să fie depăşite de cele care se stabilesc la nivel macroteritorial, între diferitele spaţii urbane. Avionul şi internetul apropie marile oraşe, constituind în mod cert instrumentele cele mai eficace ce stau la baza funcţionalităţii sistemului urban mondial. Dezvoltarea reţelelor de comunicaţii şi telecomunicaţii permite diversificarea recompunerilor la scară urbană intercontinentală. Această recompunere este favorizată şi de multiplicarea numărului de metropole cu funcţii internaţionale, consecinţă a sporului demografic şi ambiţiilor geoeconomice ale noilor ţări industrializate. Dacă la început noile state industrializate corespundeau Asiei de Sud-Est (Taiwan, Coreea de Sud, HongKong şi Singapore), ca urmare a exporturilor de tehnologie japoneză şi americană având înainte de toate mize geopolitice, astăzi zonele economice speciale ocupă suprafeţe din ce în ce mai mari în China continentală[170], dar şi în Thailanda, Indonezia, Malaysia sau Filipine.

Astfel, dacă într-o primă fază, politicul a atras economicul, aceste fluxuri de capital occidental şi japonez fiind gândite ca o contrabalansare a tendinţelor de hegemonie sovietică şi chineză în zonă, odată cu sfârşitul Războiului Rece, factorul politic a devenit subordonat celui economic. Ambele evoluţii au favorizat însă, dinamica urbană. Miracolul economic japonez s-a deplasat astfel treptat către sud, favorizând apariţia unei armături urbanizate a Pacificului pe care ulterior s-au grefat şi organizaţiile de cooperare regională (A.S.E.A.N. şi A.P.E.C.). Marile metropole ale subcontinentului indian, ale Americii Latine şi Africii tind să se racordeze din ce în ce mai strâns acestui circuit global de bunuri şi capitaluri. În multe cazuri, acest fenomen a favorizat delocalizarea funcţiei politice, metropolele ce asigură joncţiunea sistemelor urbane naţionale cu cel global, fiind eliberate de statutul de capitală (*São Paulo*, *Karachi*, *Lagos*, *Dar es Salaam*, *Abidjan* etc).

[170] *Fujian* (*Xiamen*), *Kuang-Tung* (provincia Canton), *Shantou*, *Shenzhen* şi *Zhuhai.*

De asemenea, fluxurile globalizante tind să multiplice relaţiile existente între marile metropole internaţionale în detrimentul celor ce caracterizează nivele locale. Prin urmare, favorabilităţile sau constrângerile impuse de proximitatea geografică tind să cedeze teren în faţa imperativelor structurale care coordonează organizarea reţelei urbane la nivel macroteritorial. Prăbuşirea sistemului politic comunist şi odată cu aceasta, eliminarea barierelor ideologice pare să fi eliminat una dintre ultimele constrângeri privind comunicarea la nivel global.

În acest context, comunicarea tinde să apropie mai uşor unităţile de acelaşi nivel de organizare şi cu o funcţionalitate similară însă depărtate spaţial, decât pe cele situate într-o relativă proximitate geografică, dar diferite funcţional şi fără raporturi bine structurate între ele. Se înţelege astfel de ce există un limbaj comun între toate marile oraşe ale comerţului mondial, între toate marile centre financiare sau între marile muzee ale lumii, între marile universităţi etc. Pe de altă parte, marile metropole mondiale sunt locurile de unde se afirmă, prin relee spaţiale, unitatea dintre toate activităţile sectoriale.

Aceste contacte se transpun însă din ce în ce mai mult şi la nivel endogen, influenţând fizionomia şi particularităţile ecosistemelor urbane. Zgârâie-norii, emblema modelului arhitectural american, de exemplu, sunt o prezenţă frecventă deopotrivă la *Londra*, *Paris*, *Berlin*, dar şi la *Varşovia* sau *Bucureşti*; la *Sydney*, *Tokyo*, *Bangkok*, *Singapore*, *Djakarta*, *Kuala Lumpur* sau la *Rio de Janeiro*, *Buenos Aires*, *Dubai*, *Shanghai*, *Bombay*, *Cape Town* sau *Lagos*, înălţimea acestora fiind condiţionată, poate, doar de riscul seismic...

## 4. Reciprocitatea în plan cultural a relaţiei sisteme urbane – globalizare

Cea de-a treia dimensiune care încurajează fluxurile globalizante dintre marile metropole mondiale este cea *culturală*. Afirmarea tot mai puternică a englezei ca limbă internaţională, mai ales în domeniul financiar-bancar şi al industriilor de înaltă tehnologie constituie, poate, cel de-al treilea pilon pe care se sprijină un sistem urban global.

Însă, dacă tehnologia şi atenuarea clivajelor politico-ideologice favorizează net fluxurile globalizante, implicaţiile acestora în plan cultural sunt cu mult mai complexe, conturând limitele proceselor de globalizare. Din această perspectivă, relaţiile ce se stabilesc între cultura globală şi mediile urbane pot fi privite în trei moduri:

*A. Prin prisma relaţiei dintre globalizare şi identitate.* Statul îşi constituie o puternică forţă culturală şi organizatorică, ca argument în favoarea menţinerii coeziunii politice, forţă culturală clădită pe identitatea poporului şi a cetăţenilor săi. Pe de altă parte, naţiunile-stat decad ca importanţă în favoarea organismelor supranaţionale;

*B. Prin prisma relaţiilor dintre global şi urban în detaliu*, examinând particularităţile identităţilor etnice la nivelul urbanului prin intermediul subculturilor urbane;

*C. Prin prisma economiei culturale, a particularităţilor şi mai ales a impactului pe care aceasta îl are asupra culturilor locale.* Spectacolele, expoziţiile, manifestările

cultural-artistice în general, tind să aibă un rol din ce în ce mai important în economia simbolică a oraşelor.

Globalizarea culturală este inerentă globalizării economice şi politice, constituind, în opinia multor analişti, principala consecinţă negativă a acestora. Globalizarea culturală implică crearea unei identităţi globale, fapt ce accentuează criza identităţilor naţionale. Integrarea europeană, proces în esenţă economic şi politic, induce, inevitabil, şi o importantă dimensiune culturală.

Pe de altă parte, globalizarea culturală este strâns legată de dezvoltarea mass-mediei electronice, de fluxurile continui de idei, informaţii, valori şi stimuli ce provin din diferitele părţi ale lumii, fluxuri mediate prin mobilitatea indivizilor şi a mass-mediei. Elementul cheie care stă la baza inter-operabilităţii acestor fluxuri şi a însăşi globalizării culturale în ansamblul său, este dat de *globalizarea lingvistică*. Între limbă şi cultură există o strânsă interdependenţă, globalizarea culturală fiind strâns legată de utilizarea englezei ca limbă globală.

Engleza s-a impus clar ca limbă hegemonică a lumii contemporane, rezultat al impactului imperiului colonial britanic în perioada colonială şi a dominaţiei economiei, culturii, ştiinţei, tehnologiei şi politicii americane în lumea contemporană. Astfel, încă de acum un deceniu (1995), 75 de ţări recunoşteau engleza ca limbă oficială sau secundară, 573 milioane persoane vorbeau engleza ca limbă primară sau secundară, numărul total al vorbitorilor de limbă engleză ridicându-se la 670 milioane şi fiind într-o continuă creştere (Crystal, 1997)[171] (Figura 93).

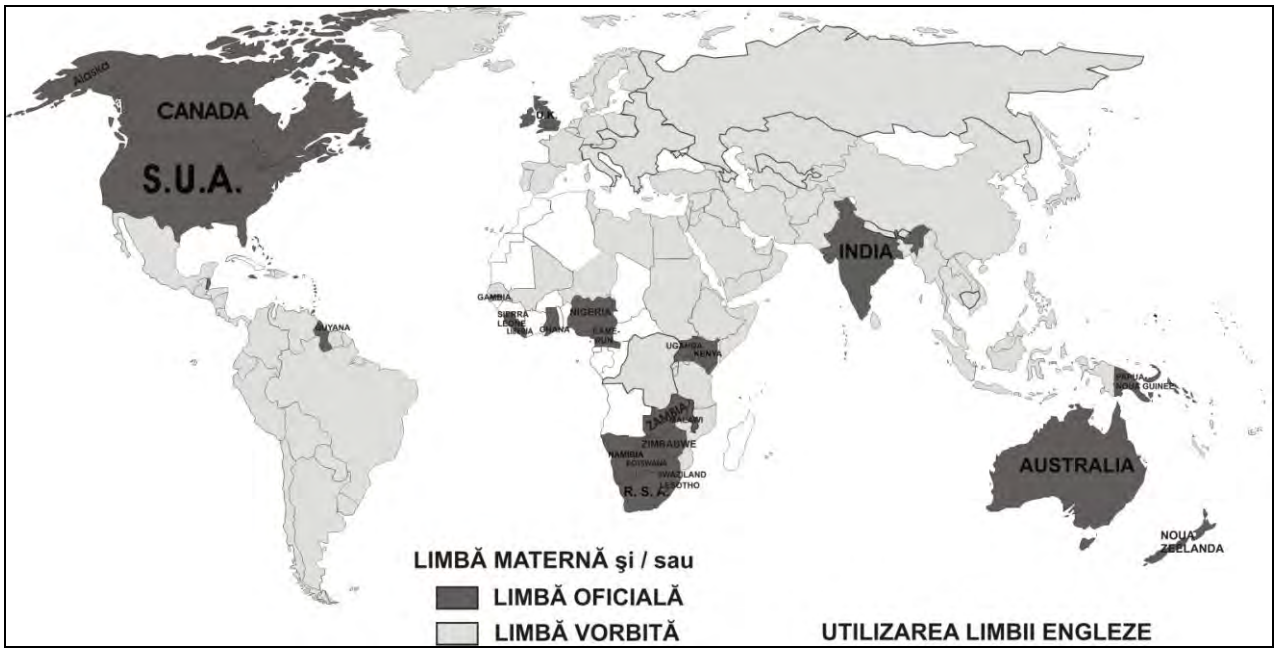



Figura 93. Utilizarea limbii engleze în lume.

[171] Crystal, D. (1997), *English as a Global Language*, Cambridge University Press, Cambridge.

Dominarea englezei a accelerat procesele globalizante, constituind principalul vector de impunere a culturii americane şi a produselor culturii americane. Dacă la început vorbirea pe scară tot mai largă a englezei a fost condiţionată de raţiuni economice, din necesitatea competiţiei la nivelul pieţei globale, cu timpul aceasta s-a impus tot mai mult şi în plan cultural şi educativ, constituind o importantă disciplină de studiu în şcoli. Majoritatea metropolelor internaţionale sunt oraşe de limbă engleză sau în care limba engleză este vorbită pe scară largă, engleza fiind într-un permanent câştig de teren în raport de celelalte două „contracandidate istorice": franceza şi spaniola.

Dinamismul economic şi urban al continentului asiatic constituie, se pare, unul dintre principalele argumente pentru această detaşare a englezei ce caracterizează perioada contemporană. Astfel, se poate spune că armătura urbană pacifică are ca limbă „oficială" engleza: aceeaşi limbă domină, în virtutea istoriei coloniale, subcontinentul indian sau Africa australă, fiind vorbită pe scară largă chiar şi în conservatoarele monarhii arabe ale Golfului Persic sau ale Orientului Apropiat. In acest context, engleza a câştigat teren şi în lumea hispanofilă din America Latină sau în cea francofonă din Africa de Nord, conexiunile cu fluxurile globalizante de limbă engleză depăşindu-le tot mai mult ca frecvenţă şi intensitate pe cele provenind din fostele metropole coloniale. Popularitatea globală a unor vedete precum Leonardo di Caprio, Elvis Presley, Beatles, Michel Jackson, David Beckam, Ronaldinio sau Spice Girls de exemplu, constituie un element cultural de transcedere a graniţelor. Tânăra clasă de mijloc din statele bogate ale lumii are un model similar în ceea ce priveşte îmbrăcămintea, idolii, cântecele sau jocurile pe computer. Însuşi expresia „a fi la modă" face trimitere directă la globalizarea culturală.

În toate aceste procese, oraşele deţin o poziţie de avangardă, constituind adevăraţi poli ai globalizării culturale. Indiferent de particularităţile identităţilor culturale, experienţa internaţională a demonstrat că mediul rural conservă mai bine tradiţiile, opunând mai multă rezistenţă fluxurilor globalizante. Dimpotrivă, oraşele, şi mai ales cele cu funcţii internaţionale, preiau primele aceste fluxuri retransmiţându-le în teritoriu. În plus, marile metropole internaţionale sunt, aproape în totalitatea lor, oraşe cosmopolite. În *Aukland* de exemplu, sub umbrela dată de limba engleză şi de cultura de origine anglofonă, coexistă brutării italiene şi germane, modă şi antichităţi franţuzeşti, ciocolată belgiană, mâncare din Indonezia, brutărie chinezească, numeroase firme americane şi europene.

Pătrunderea elementelor culturale alogene se face pe de o parte în funcţie de gradul de ataşament al populaţiilor locale faţă de culturile autohtone, iar pe de altă parte în raport de politicile naţionale în domeniul cultural, politici ce tind să capete o importanţă din ce în ce mai mare. Astfel, *Tokyo* înainte de a fi un oraş mondial este un oraş japonez, elementele culturale autohtone fiind dominante, la fel ca la *Beijing* sau *Shanghai*, în vreme ce *Montreal*-ul sau *Amsterdam*-ul deşi sunt oraşe cosmopolite (cu restaurante libaneze, chinezeşti, firme din toate colţurile lumii etc), nu au ajuns la stadiul

de oraşe globale. Nijman (1996)[172] face o distincţie clară între oraşele mondiale şi cele cosmopolite, luând de exemplu oraşul *Miami*, care deşi deţine o poziţie minoră în ierarhia urbană internaţională, este mai curând un oraş cosmopolit, exponent al culturii caraibiene şi a celei latino-americane, decât un oraş global. Activităţile turistice au contribuit la transformarea sa în oraş global, menţinându-şi însă caracterul cosmopolitan. Cosmopolitanismul, cel puţin în termenii consumului, devine astfel o caracteristică a oraşelor globale. Acesta este strâns conectat cu fenomenul globalizării etnice. *Londra*, înainte de a fi un oraş britanic, este un oraş multietnic, găzduind peste 100 de etnii şi minorităţi; la fel *Paris*-ul, *Amsterdam*-ul sau *New York*-ul. Globalizarea etnică se reflectă la nivelul intravilanului printr-o segregare socială şi spaţială, cosmopolitanismul fiind o consecinţă a acestei diversităţi.

Appadurai (1990, 1996)[173] maximizează importanţa dimensiunilor culturale ale fluxurilor globalizante, atribuindu-le cinci dimensiuni:

- *etnologice:* reprezentate prin mişcările de turişti, imigranţi, refugiaţi şi muncitori din străinătate;
- *mediatice:* datorate distribuţiei în întreaga lume a ziarelor, programelor TV, filmelor, internetului etc;
- *tehnologice:* distribuţia tehnologiilor;
- *financiare:* fluxurile de capital global;
- *ideologice:* distribuţia ideilor şi valorilor politice.

Ultimele trei categorii de fluxuri constituie însă mai curând premise pentru globalizarea culturală, decât componente ale acesteia. Conexiunile globale alimentează organizaţiile internaţionale, religioase, competiţiile şi spectacolele internaţionale, industria de spectacole. Tot culturii globale îi sunt subordonate şi anumite mişcări: feminism, drepturile omului sau diferite acţiuni la scară globală. Construcţia globalităţii constituie constanta dominantă în discursurile culturale în lumea contemporană.

Pe de altă parte, limita dintre eterogenitatea culturală şi omogenizarea culturală constituie cea mai controversată problemă în interpretarea creşterii interacţiunilor culturale la nivel mondial. Omogenizarea culturală stă la baza formării culturii globale de consum, pe care se clădeşte societatea de tip capitalist. Alţi autori identifică omogenizarea culturală cu un „imperialism cultural" (Barnet, Cavanagh, 1996)[174]. În acest sens, este de subliniat rolul societăţilor transnaţionale (MTV, CNN, McDonald's, CNN, Coca Cola, IBM etc.) în extinderea culturii americane în întreaga lume.

---

[172] Nijman, J. (1996), *Breaking the rules: Miami in the urban hierarchy*, în *Urban Geography*, 17, 1, p. 5-22.

[173] Appadurai, A. (1990), *Disjuncture and difference in the global cultural economy*, în vol. Theory, Culture and Society, 7 (2/3), p. 295-310; Appadurai, A. (1996), *Modernity al Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

[174] Barnet, R., Cavanagh, J. (1996), *Homogenization of global culture*, în vol. *The Case against the Global Economy and for a Turn toward the Local*, Jerry Mander & Edward Goldsmith (eds), Sierra Club Books, San Francisco, p. 71-77.

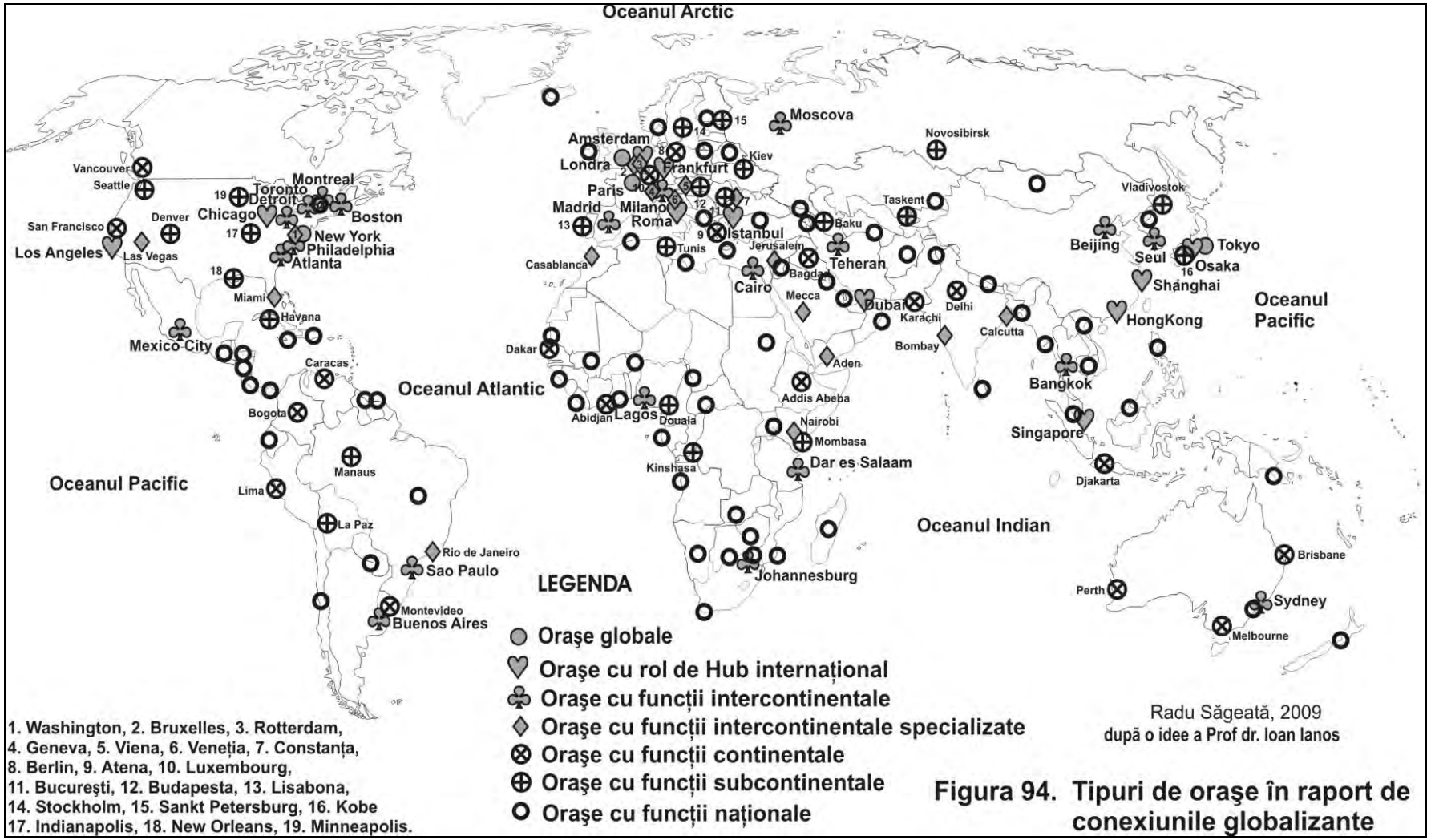



**Figura 94. Tipuri de oraşe în raport de conexiunile globalizante**

Astfel, în raport de conexiunile globalizante, se pot distinge la nivel mondial şapte categorii de oraşe (Ianoş I., 2007) (Figura 94):

- Oraşe globale (*New York*, *Londra*, *Paris*, *Tokyo*),
- Oraşe cu funcţii de Hub internaţional (*Shanghai*, *Frankfurt*, *HongKong*, *Chicago*, *Istanbul*, *Dubai*, *Singapore* etc.),
- Oraşe cu funcţii intercontinentale,
- Oraşe cu funcţii intercontinentale specializate,
- Oraşe cu funcţii continentale,
- Oraşe cu funcţii subcontinentale,
- Oraşe cu funcţii naţionale.

În sens contrar, tot mai des se manifestă tendinţa pătrunderii unor elemente autohtone tradiţionale în cultura globală. Argumentul eterogenităţii se opune astfel curentelor globalizante. Prin urmare, identităţile culturale induc curente indigenizante care se opun curentelor globalizante. Curentele indigenizante constituie un atribut al ruralului, al tradiţionalului şi autarhiei, pe când cele globalizante sunt atributul urbanului şi în particular al metropolelor internaţionale. In acest sens, Hannerz (1997)[175] propunea termenul de „creolizare" pentru a sugera existenţa diferitelor scenarii de transformare culturală periferică, ca revers al culturilor globalizante.

## 5. Limitele procesului de globalizare asupra sistemelor urbane

Limitele procesului de globalizare sunt aşadar induse de pragul de la care *globalizarea* generează *localizare*. Acest prag se conturează atât din perspectivă economică, cât mai ales culturală.

Globalizarea detemină creşterea autonomiei economice a oraşelor şi implicit a interdependenţelor dintre acestea. Are loc, prin urmare, o creştere a legăturilor supranaţionale în dauna celor naţionale. Concomitent, are loc şi un proces invers: de erodare a subordonării nivelului local faţă de cel naţional, erodare ce poate contribui la accentuarea forţelor centrifuge. Autonomizarea, federalizarea, creşterea importanţei regiunilor în dauna naţiunilor sunt tot atâtea faţete ale aceluiaşi proces. Globalizarea economică induce astfel fragmentare politică.

Beauregard (1995)[176] identifică din perspectivă economică 5 puncte majore în conexiunea dintre *global* şi *local*:

1. rolul dominant îl au forţele economice globale;
2. forţele globale pătrund la scară locală (prin instituţii, industrii, oameni şi locuri);

[175] Hannerz, U. (1997), *Scenarios for peripheral cultures*, în vol. *Culture, Globalization and the World-System: Contemporary Conditions for the Representations of Identity*, Anthony D. King (edt.), University of Minnesota Press, Minneapolis, p. 107-128.

[176] Beauregard, R. (1995), *Theorizing the global-local connection*, în vol. *World Cities in a World System*, Cambridge University Press, Cambridge, p. 232-248.

3. are loc ciocnirea dintre local şi global;
4. forţele economice, sociale şi politice operează la diferite scări spaţiale: globală, naţională, regională sau urbană;
5. rezultă în final, la diferite scări, autonom unele de altele, forţe globalizante.

Dezvoltarea tehnologică, creşterea importanţei serviciilor concomitent cu reducerea costurilor de transport a favorizat dezvoltarea producţiei manufacturiere pretutindeni în lume. Localizarea tinde din ce în ce mai mult să urmărească costurile de producţie, fiind mai puţin legată de resursele naturale sau de pieţe. Globalizarea induce, prin urmare, particularităţile localizării însă fragilizează în acelaşi timp conexiunile dintre oraş şi zona sa de influenţă.

Noile piste de dezvoltare economică implică şi o analiză a relaţiei de localizare, care se poate deteriora, între producătorii de servicii şi bunuri industriale. Atât timp cât întreprinderile industriale, minele şi activităţile agricole au nevoie de firme specializate pentru servicii care le asigură continuarea ciclurilor de producţie, globalizarea apare ca o necesitate. Prosperitatea acestor producători direcţi este dată de faptul că au piaţa de desfacere şi că le sunt asigurate input-urile necesare continuării activităţii. În condiţiile dezvoltării actuale a transporturilor şi telecomunicaţiilor, nu contează cât de departe sunt locurile de producţie faţă de sediile lor centrale sau faţă de firmele de intermediere. În astfel de reţele pot fi uşor evitate rupturile care apar în lanţurile de producţie, iar asocierea firmelor furnizoare de servicii înalt specializate cu cele direct producătoare de bunuri constituie un element de viabilitate a acestora din urmă. Prin forţa lor economică este promovată şi susţinută cercetarea în domeniu, automatizarea proceselor de producţie, introducerea inteligenţei artificiale ca o variabilă a a dezvoltării continui şi durabile. În astfel de condiţii, sediile marilor firme au tendinţa de a se concentra în locuri cheie la nivel planetar, favorizând astfel procesul de localizare.

Efectele interconectate ale capacităţilor de organizare a firmelor, ale dezvoltării sectorului terţiar şi cuaternar, precum şi ale progresului înregistrat datorită noilor tehnologii sunt contradictorii: pe de o parte se detaşează macropoli de dezvoltare mondială, iar pe de altă parte se introduc inechităţi spaţiale şi fenomene de marginalizare. În această situaţie se remarcă strategiile marilor firme, care preferă reîntoarcerea rapidă a investiţiilor care în planurile de perspectivă au deja traiectoriile spaţiale stabilite pentru un interval mai mare sau mai redus de timp şi introduc, prin favorizarea unor teritorii, inegalităţi în procesul de dezvoltare.

Noul trend al economiei mondiale, explozia informaţională şi accesul la informaţie, asociate cu mobilitatea deosebită a capitalurilor, determină o diminuare a rolului statelor în reglarea proceselor economice. Se poate spune că sunt revitalizate unităţile spaţiale de la nivel intra-naţional şi regional, care se pot interpune la nivel global.

De cealaltă parte, din perspecivă culturală, globalizarea se reflectă asupra oraşului printr-o cultură economică urbană specifică (Short, Kim, 1999[177]) care generează o

[177] Short, J. R., Kim, Y. H. (1999), *Globalization and the City*, Longman, New York.

economie simbolică a oraşului: economia de divertisment, economia muzeelor, a obiectivelor turistice culturale etc. Cu cât oraşul este conectat mai profund fluxurilor globalizante, cu atât economia simbolică a acestuia este mai dezvoltată. Pe de altă parte, acest tip de economie favorizată de fluxurile globalizante, de eterogenitatea etnică şi de caracterul cosmopolit al centrului urban tinde să intre tot mai mult în contradicţie cu valorile culturale autohtone, favorizând manifestări extreme, de tipul fundamentalismului şi terorismului. Cu cât se va înţelege că modernitatea nu înseamnă asimilare culturală şi spirituală, ci dimpotrivă, provocarea şi respectarea valorilor autohtone, fundamentele ideologice ale terorismului vor fi desuete, iar acest „fenomen global" ar putea fi diminuat. Această „înţelegere" trebuie raportată la ambele părţi: atât la identităţile culturale locale, cât şi la sistemul global occidental. Primele trebuie să facă o distincţie clară între *modernitate* şi *asimilare*, iar Occidentul să respecte valorile culturale şi spirituale autohtone. Oare valurile de violenţe şi tensiuni sociale care au afectat Franţa, cu extindere şi în alte state din Europa Occidentală începând din 2005 nu au avut nici o legătură cu interzicerea purtării vălului islamic în şcoli sau cu publicarea celebrelor caricaturi ale unor simboluri ale religiei islamice în ziare occidentale ? Acţiuni de acest fel, grefate pe clivajele economice şi sociale nu au drept consecinţă decât o segregare socială şi culturală tot mai profundă, premisă esenţială a alimentării intoleranţei interetnice şi a fundamentalismului religios. Prin urmare, este necesar să se înţeleagă că limitele globalizării economice şi politice sunt cele până la care aceasta nu induce efecte şi în plan cultural şi spiritual, antrenând acţiuni de ripostă. Evident, aceste limite sunt extrem de labile şi permeabile, generând numeroase stări de tensiune şi conflict.

Capitolul XII

# ORAŞUL CA SPAŢIU PERCEPUT. IMAGINEA URBANĂ

## 1. Relaţiile interumane în mediul urban. Mediul social urban

Oraşul se deosebeşte fundamental de sat nu numai fizionomic şi funcţional, ci şi sub aspectul modului de organizare socială, relaţiile interumane în mediul urban caracterizându-se printr-un grad mult mai redus de coeziune faţă de cele din mediul rural. Cu cât o comunitate umană este mai mare numeric, cu atât gradul său de coeziune, exprimat prin relaţiile interumane, este mai redus. Oraşul reprezintă un ansamblu social eterogen, cu populaţii diverse, născute sau sosite în mediul urban, cu practici sociale diverse, raportate la sisteme de valori din ce în ce mai diverse. Cultura globală de consum a afectat nu numai standardele de viaţă, ci şi *mentalităţile colective*, structuri valorice care condiţionează alegerile şi evaluările la nivel de grup social pe durate mari de timp (Sandu, 2006, p. 21)[178].

Schimbările profunde care au afectat societatea românească după 1989 au antrenat schimbări şi în raporturile inter-individuale, inter-grupale şi sociale. Perpetua criză economică ce a afectat societatea românească în ultimele şapte decenii, s-a reflectat adânc şi în planul sistemului de valori sociale; oamenii nu mai găsesc repere sigure, sisteme de valori şi norme la care să se raporteze, pe care să şi le asume şi care să le orienteze comportamentele. Însăşi aceste valori şi norme sunt în schimbare şi nu de puţine ori, în conflict. Atitudinea, de regulă, activă a omului în societate este, în cazul multora, blocată de chiar ritmul schimbărilor, de incapacitatea de a le face faţă. Relaţiile omului cu sine însuşi şi cu ceilalţi sunt bulversate, stressul şi alienarea devin frecvente.

Pe de o parte, pluralismul opţiunilor a condus la contradicţii, tensiuni şi conflicte între diferitele grupuri şi colectivităţi umane, iar pe de altă parte este evident faptul că realizarea reformei economice şi consolidarea proceselor democratice necesită asigurarea stabilităţii climatului social, menţinerea unui anumit grad de *coeziune şi coerenţă socială* care să facă posibile redresarea şi relansarea vieţii social-economice, în beneficiul atât al societăţii, cât şi al individului.

Între autorităţile statale şi cetăţean s-a perpetuat golul social şi instituţional existent înainte de 1989, deoarece noile forme de asociere care începeau să se înfiripe nu vizau toate segmentele de populaţie, priveau un număr relativ restrâns de persoane, erau fluide şi, deseori, nu răspundeau nevoilor presante de „aici şi acum“ ale oamenilor.

Caracteristica de fond a relaţiilor sociale în România urbană postrevoluţionară este dată de este atomizarea lor, restrângerea acestora la nivelul grupurilor familiale şi de vecinătate, singurele apreciate pozitiv la nivelul comunităţilor urbane.

[178] În volumul *Viaţa socială în România urbană*, coord. D. Sandu, Edit. Polirom, Iaşi, 2006.

Pe de altă parte, *rata infracţionalităţii* a înregistrat o creştere spectaculoasă după 1989, de la 97 828 infracţiuni cercetate de poliţie în 1990 la 399 105 în 1998, după care a urmat o uşoară tendinţă descendentă ajungând în 2005 să fie investigate 208 239 infracţiuni[179] dintre care aproximativ 60% au fost comise în mediul urban. Consecinţele infracţionalităţii asupra comunităţilor umane sunt atât de ordin psihologic, cât şi de ordin psiho-social, comportamental şi economic (Taylor, 1995)[180]:

*A. Consecinţe psihologice:*
- Scăderea satisfacţiei faţă de zona de rezidenţă;
- Dorinţă în creştere de a se muta din zona afectată de infracţionalitate;
- Teamă;
- Diminuarea sentimentelor de apartenenţă şi de ataşament faţă de zonă.

*B. Consecinţe psiho-sociale:*
- Reducerea disponibilităţii de a interveni în evenimente petrecute pe stradă;
- Creşterea neîncrederii în vecini;
- Reducerea gradului de cooperare.

*C. Consecinţe comportamentale:*
- Limitarea sferei activităţilor de rutină;
- Evitatea locurilor periculoase;
- Scăderea participării la activităţile colective;
- Luarea unor măsuri de protecţie;
- Reducerea probabilităţii ca unele persoane din afara comunităţii afectate să se mute sau să înceapă o afacere în zona afectată;

*D. Consecinţe economice:*
- Preţul scăzut al locuinţelor sau scăderea valorii locuinţelor;
- Atragerea unei populaţii cu un status socio-economic inferior celui al rezidenţilor actuali;
- Reducerea gradului de ocupare al locuinţelor.

Indicatorii de evaluare a *practicii religioase* evidenţiază o creştere spectaculoasă a comportamentelor de tip religios după 1990, saltul semnificativ fiind făcut în intervalul 1993-1997. Deşi importanţa acordată religiei şi lui Dumnezeu a crescut semnificativ între 1993 şi 2005, orăşenii acordă mai puţină importanţă religiei în viaţa de zi cu zi decât sătenii.

În privinţa *gradului de interes faţă de viaţa politică*, sondajele evidenţiază mai curând un dezinteres decât un interes. Astfel, doar aproximativ 20-25% dintre români declară că sunt mult sau foarte mult interesaţi de politică, în vreme ce ponderea celor care declară contrariul depăşeşte jumătate din totalul celor chestionaţi (oct. 2005). Aceasta se întâmplă pe de o parte pentru că politica este considerată ca fiind un domeniu

[179] Anuarul Statistic al României şi Inspectoratul General al Poliţiei Române, www.politiaromana.ro
[180] Taylor, Ralph B. (1995), *The Impact of Crime on Communities*, în Annals of the American Academy of Political and Social Science, vol. 539, p. 28-45.

neimportant[181], iar pe de altă parte datorită faptului că este văzută mai degrabă ca fiind un atribut al centrului, interesul pentru viaţa politică la nivel naţional depăşindu-l pe cel pentru viaţa politică locală (Comşa, M., 2006)[182].

Principala cauză a dezinteresului faţă de politică o constituie percepţia populaţiei cu privire la capacitatea de a influenţa viaţa politică, majoritatea românilor considerând că nu pot influenţa hotărârile importante. Astfel o treime din populaţie consideră că influenţa pe care o poate exercita este foarte mică sau inexistentă, puţin peste o treime consideră că această influenţă este de mici dimensiuni, în vreme ce ponderea optimiştilor, ce consideră că pot exercita o influenţă mare abia atingea o cincime.

O problemă îngrijorătoare, cu implicaţii pe termen lung o constituie *degradarea sistemului educaţional*. Astfel, deşi rata de participare la educaţie a populaţiei cu vârste cuprinse între 15 şi 24 de ani a crescut de la 37,3% în 1999/2000 la 46,1% în 2003/2004, rata de părăsire timpurie a şcolii rămâne alarmantă, respectiv 19% în 2006, cu mult peste nivelul mediu al UE, de 15,2% şi al obiectivului-ţintă prevăzut pentru aplicarea obiectivelor „Strategiei Lisabona" pentru 2010: 10%. Concomitent, rata de participare la programe educaţionale a adulţilor între 25 şi 64 de ani se află încă la un nivel extrem de scăzut (1,3% în 2006), faţă de media UE de 9,6% şi faţă de obiectivul-ţintă pentru 2010, de 12,5%. La aceasta se adaugă, ca o explicaţie a neparticipării la educaţia permanentă şi accesul redus la folosirea comunicaţiilor prin internet (23 de utilizatori la 1 000 locuitori în 2006) şi a serviciilor electronice în relaţiile cu autorităţile publice (0,7%), România situându-se, din acest punct de vedere, pe ultimul loc în Uniunea Europeană.

Pe de altă parte, este important de subliniat decalajul substanţial dintre urban şi rural în privinţa ratei de cuprindere în învăţământul primar şi gimnazial. Astfel dacă în mediul urban aproape 80% dintre elevi finalizează ciclul obligatoriu de 10 clase prin promovarea examenelor finale, în mediul rural ponderea acestora nu depăşeşte 50%. O altă problemă care a afectat învăţământul românesc, cel puţin până în anul 2005, a fost lipsa unui sistem clar, explicit, cuprinzător şi unitar la nivel naţional pentru asigurarea calităţii educaţiei.

Învăţământul universitar românesc este aproape în exclusivitate o caracteristică a mediului urban, doar 2 dintre cele 631 facultăţi care funcţionau în anul universitar 2007-2008 fiind localizate în aşezări rurale, ambele situate în aria de polarizare imediată a capitalei (Figura 95). Aceeaşi problemă a scăderii calităţii actului educaţional, corelată cu lipsa unei capacităţi optime de absorbţie a absolvenţilor pe piaţa muncii se manifestă şi la nivelul învăţământului superior, în pofida unei creşteri de-a dreptul explozive a numărului de instituţii de învăţământ superior. Se constată în acest sens o saturaţie a ofertei, multe dintre instituţiile de învăţământ superior fiind nevoite să funcţioneze cu un număr redus de studenţi.

[181] Conform unor evaluări din 1999 la nivel urban, 41% dintre români consideră că politica nu este importantă deloc (România este pe poziţia 77 din 81 de state).
[182] In volumul „Viaţa socială în România urbană", coord. Dumitru Sandu, Edit. Polirom, Iaşi, 2006.

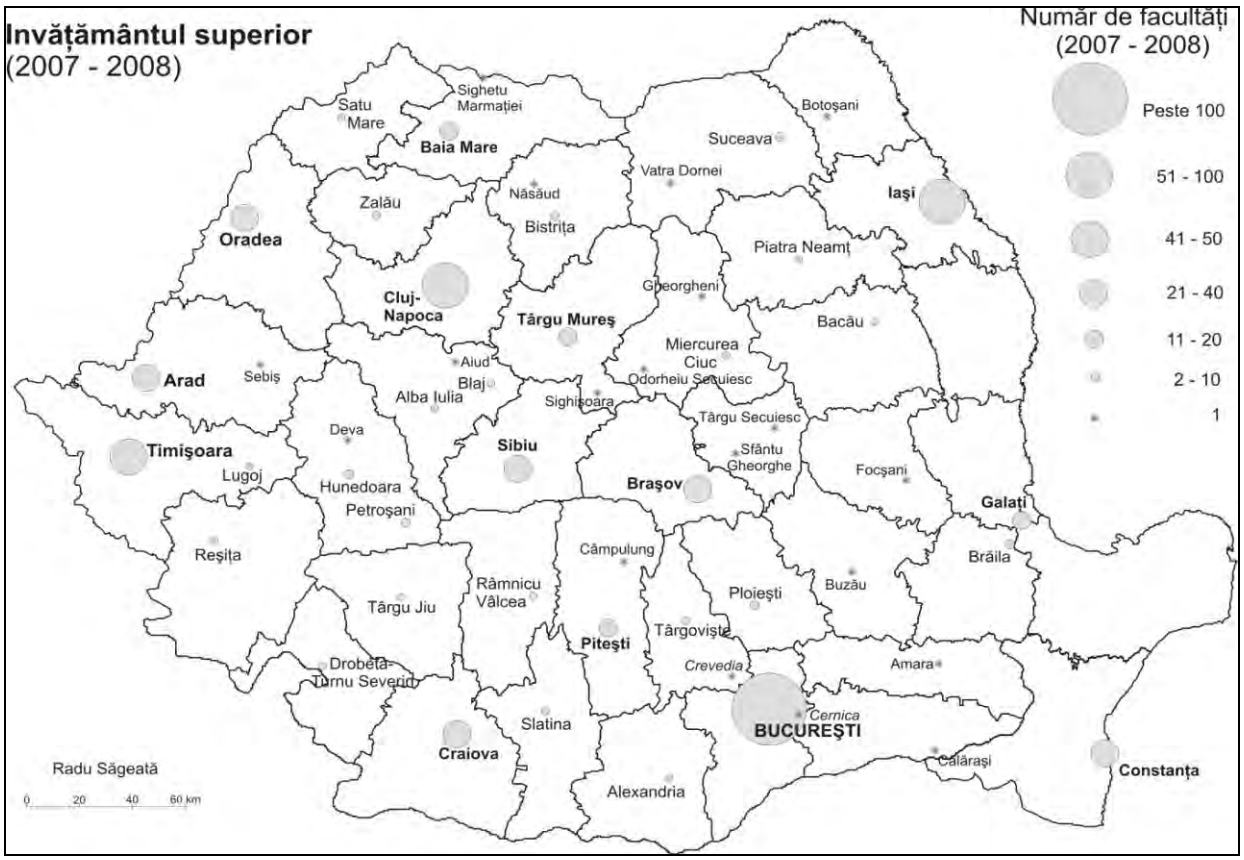



Figura 95. Reţeaua instituţiilor de învăţământ superior din România.

## 2. Locuirea urbană

Asigurarea calităţii locuirii face parte din categoria necesităţilor fundamentale ale omului, conexe dezvoltării sociale şi economice, de importanţă apropiată celor ale alimentaţiei şi sănătăţii, ale mediului înconjurător şi energiei. Aceasta are un caracter global şi permanent, fiind o problemă deschisă întregii populaţii în succesiunea generaţiilor (Derer, 1985, p. 15).

Importanţa locuirii urbane a depăşit cu mult sfera îngustă a individului şi a familiei sale, impunându-se în multe state ca o problemă deosebit de complexă, în permanentă actualitate, decisivă în asigurarea standardelor de calitate a vieţii, ce implică măsuri politice şi legislative corespunzătoare.

Din acest punct de vedere, una dintre problemele de bază ale sistemului de protecţie socială în România se referă la *lipsa unei politici coerente în domeniul locuirii*. Practic, după 1989, nu se poate vorbi de o politică coerentă de locuire. Acest fapt afectează în special mediul urban şi familiile tinere.

Din punct de vedere morfostructural, oraşul se caracterizează printr-un grad mare de concentrare al habitatului, predominând, spre deosebire de rural, locuinţele colective de tip bloc. Infrastructura, existenţa utilităţilor şi dotările locuinţelor aduc oraşul, în comparaţie cu satul, mai aproape de standardele europene privind calitatea vieţii.

Rolul statului şi al autorităţilor locale în rezolvarea problemelor de locuire este fundamental. Acesta ar trebui să se concretizeze prin:
- stabilirea necesarului de locuinţe şi identificarea grupurilor sociale în nevoie, precum şi a zonelor socio-geografice unde această problemă este critică;
- implicarea în construcţia de locuinţe sociale şi în dezvoltarea de programe teritoriale în vederea ameliorării condiţiilor de locuire;
- atragerea agenţilor economici în construcţia de locuinţe, prin sprijinirea lor prin reduceri de taxe şi impozite etc.;
- sprijinirea autorităţilor locale prin resurse de la bugetul de stat, suport tehnic şi profesional, în vederea implicării acestora în rezolvarea problemelor de locuire pe plan local;
- încurajarea construcţiei de locuinţe prin acordarea de credite avantajoase.

După 1989, construirea de locuinţe a înregistrat un declin accentuat; construcţia de blocuri în oraşe a scăzut foarte mult, 80% dintre locuinţele nou construite fiind case individuale situate în mediul rural şi lipsite, în cele mai multe cazuri, de acces la utilităţi şi de un confort minimal.

In comparaţie cu celelalte state din Uniunea Europeană, România oferă condiţii de locuit dintre cele mai proaste. Densitatea locativă este cea mai mare dintre toate statele membre UE, România având suprafaţa medie locativă şi suprafaţa locativă afectată unei persoane cele mai mici, cu valori inferioare Bulgariei sau Poloniei. De asemenea, numărul mediu de camere pe locuinţă este cel mai mic, circa 90% dintre locuinţele urbane având trei sau sub trei camere. Acelaşi lucru este valabil şi pentru starea ferestrelor sau pentru prezenţa toaletei în interiorul locuinţelor (Tabelul 30).

Tabelul 30. Indicatori ai locuirii în câteva state europene

| Statul | Camere pe persoană | Camere pe locuinţă | Suprafaţa medie locuibilă pe persoană ($m^2$) | % locuinţe cu ferestre având probleme de închidere | % locuinţe fără toalete în interior |
|---|---|---|---|---|---|
| Austria | 1,8 | 3,5 | 24,0 | 8 | 1 |
| Belgia | 2,7 | 5,5 | 34,5 | 13 | 3 |
| Germania | 1,9 | 3,6 | 29,8 | 10 | 1 |
| Grecia | 1,4 | 3,0 | 25,7 | 19 | 1 |
| Italia | 1,5 | 3,6 | 32,9 | 13 | 1 |
| Marea Britanie | 2,6 | 4,4 | 31,9 | 8 | 1 |
| Portugalia | 1,5 | 3,5 | - | 40 | 5 |
| Suedia | 1,9 | 3,7 | - | 6 | 1 |
| Polonia | 0,9 | 2,8 | 18,2 | 21 | 11 |
| Ungaria | 1,1 | 2,7 | 32,1 | 15 | 8 |
| Bulgaria | 1,3 | 3,1 | 16,7 | 25 | 30 |
| *România* | *0,97* | *2,6* | *14,3* | *29* | *53* |

Sursa: Voicu, Mălina, Voicu, B. (2006), *Cât de bine se simt orăşenii în locuinţa lor ?*, în vol. „Viaţa socială în România urbană", coord. Dumitru Sandu, Edit. Polirom, Iaşi.

Pe de altă parte, locuirea în România este marcată de disparităţi profunde între mediul urban şi cel rural, între oraşele mici şi cele mari (majoritatea oraşelor mici oferind condiţii de locuire similare cu cele din mediul rural), ca şi între diferitele porţiuni de ţesut urban (cartiere de case, de vile, de blocuri etc). Spaţiile rurale sunt puternic afectate de lipsa unei infrastructuri corespunzătoare moderne privind accesul la apă curentă, apă caldă, căldură sau gaze naturale. Locuinţele de tip bloc, deşi oferă condiţiile locative cele mai bune privind gradul de dotare cu utilităţi, vechimea instalaţiilor, costurile crescute sau calitatea proastă a serviciilor furnizate afectează calitatea locuirii.

Oraşele mari, cu dezvoltare dinamică, se confruntă cu probleme serioase legate de congestionarea traficului, creşterea gradului de poluare, dotări edilitare precare şi depăşite tehnic, formarea unor coroane periferice de tip *slums* ale comunităţilor aflate în stare de sărăcie extremă, deteriorarea peisajului urban etc.

## 3. Calitatea vieţii urbane

Conceptul de „calitate a vieţii" a apărut şi s-a dezvoltat ca o reacţie critică faţă de modul de apreciere a necesităţilor umane, doar prin aportul creşterii economice, fiind neglijat impactul complex pe care aceasta îl are asupra mediului natural şi social. Astfel, primii care au folosit şi au impus în circuitul ştiinţific acest concept, au fost ecologişii şi cercetătorii mediului urban, atenţionând asupra problemelor ecologice pe care le presupune o dezvoltare economică necontrolată.

Calitatea vieţii[183] include totalitatea bunurilor şi serviciilor, analizate sub raport cantitativ şi calitativ, de care beneficiază membrii unei comunităţi umane (Erdeli et al., 1999, p. 58).

Acestea cuprind patru componente de bază:

- *Calitatea vieţii materiale* (locuinţă, dotări edilitare, transport, condiţii de muncă etc.);
- *Calitatea vieţii biologice* (alimentaţie, stress, morbiditate etc.);
- *Calitatea vieţii spirituale* (învăţământ, cultură etc.);
- *Calitatea vieţii psihice*.

Din acest punct de vedere, calitatea vieţii cuprinde ansamblul elementelor care se referă la situaţia fizică, economică, socială, culturală, politică, de sănătate etc., în care trăiesc oamenii, conţinutul şi natura activităţilor pe care aceştia le desfăşoară, caracteristicile relaţiilor şi proceselor sociale la care participă, bunurile şi serviciile la care au acces, modelele de consum adoptate, modul şi stilul de viaţă, evaluarea împrejurărilor şi rezultatele activităţilor care corespund aşteptărilor populaţiei, precum şi

[183] Oraşele europene cu cel mai înalt nivel de calitate a vieţii sunt: *Zürich*, *Viena*, *Geneva*, *Düsseldorf*, *München*, *Frankfurt*, *Berna*, *Copenhaga*, *Amsterdam* şi *Bruxelles*.

stările subiective de satisfacţie / insatisfacţie, fericire, frustrare etc. (Mărginean, Bălaşa, 2002)[184].

Procesul de urbanizare, cu ritmuri din ce în ce mai rapide pe măsura trecerii timpului, a generat noi probleme legate de organizarea vieţii urbane, de realizarea unui *standard de viaţă* cât mai favorabil la nivelul comunităţilor urbane. Acesta este exprimat atât prin indicatori macroeconomici (venit naţional brut[185], produs intern brut[186], produs naţional brut[187]), cât şi prin indicatori ai veniturilor populaţiei (venituri nete, venituri reale etc.) şi consumului acesteia (costurile de viaţă, exprimate prin serviciile utilizate, coşul zilnic sau consumul alimentar) (Matei, 2007, p. 134). Conjunctura economică globală, dar şi performanţele economice naţionale reflectate prin inflaţie sau şomaj, dar şi profesia, gradul de instruire, gradul de morbiditate, chiar sexul şi vârsta fiecărui individ constituie variabile cu consecinţe directe sau indirecte asupra standardului de viaţă individual şi colectiv.

Domeniile esenţiale luate în considerare în majoritatea studiilor referitoare la calitatea vieţii urbane au în vedere analize de diagnostic detaliate, axate în special pe aspecte socio-economice, implicare şi participare civică, educaţie, mediu natural şi construit, cultură şi recreere (Nae, 2006, p. 28) (Tabelul 31).

Tabelul 31. Domenii şi indicatori relevanţi ai calităţii vieţii
(după Mirela Nae, 2006)

| Domeniu | Indicatori |
|---|---|
| **Locuinţa** (Calitatea mediului construit) | - Statutul de ocupare (proprietar / chiriaş)<br>- Numărul de persoane / locuinţă (densitatea de locuire)<br>- Mărimea locuinţei<br>- Suprafaţa medie locuibilă ($m^2$)<br>- Suprafaţa locuibilă / persoană ($m^2$)<br>- Probleme structurale ale locuinţei (etanşeitate, izolare, fisuri structurale)<br>- Gradul de satisfacţie faţă de locuinţă (satisfacţia rezidenţială) |
| **Serviciile urbane** (calitate şi acces) | - Dotările şi echipamentele urbane<br>- Mijloacele şi sistemele de transport urbane<br>- Serviciile urbane de bază (aprovizionare cu alimente, apă, canalizare, electricitate, salubritate)<br>- Serviciile de proximitate<br>- Mobilitatea cotidiană (distanţe de deplasare, grad de acces)<br>- Satisfacţia faţă de serviciile urbane de bază |

[184] Citat din Matei, Elena (2007), *Ecosistemele umane. O abordare din perspectivă geografică*, Edit. Universitară, Bucureşti, p. 134.
[185] Mărimea agregată a veniturilor obţinute de proprietarii factorilor de producţie, în calitatea acestora de participanţi la producerea de bunuri economice la nivel naţional (Erdeli et al., 1999, p. 344)
[186] Valoarea bunurilor şi serviciilor produse şi prestate într-o economie naţională într-un an, destinată consumului final (Matei, 2007, p. 134)
[187] Produsul naţional brut este agregat din produsul intern brut la care se adaugă soldul operaţiunilor agenţilor economici naţionali în exteriorul ţării şi soldul agenţilor economici internaţionali care acţionează în ţară (Idem, p. 134-135).

| | |
|---|---|
| **Standardul de viaţă** (venituri / cheltuieli) | - Total venituri / familie<br>- Total cheltuieli / familie<br>- Evaluarea veniturilor raportate la cheltuielile de bază |
| **Sănătatea** (calitatea serviciilor sanitare) | - Unităţile şi serviciile medicale<br>- Satisfacţia faţă de sănătatea personală<br>- Evaluarea calităţii şi gradului de acces la serviciile de sănătate<br>- Aprecierea legislaţiei şi a sistemului de asigurări medicale |
| **Timpul liber** (recreere / loisir) | - Durata timpului liber (ore)<br>- Modalităţile de petrecere a timpului liber |
| **Securitatea urbană** | - Numărul de delicte<br>- Fenomene de devianţă socială (criminalitate, violenţă, delicvenţă)<br>- Incidenţa agresiunilor / violenţelor în spaţiul interior / exterior<br>- Aprecierea securităţii personale<br>- Aprecierea securităţii publice |

Sursa: Nae, M. (2006), *Geografia calităţii vieţii urbane. Metode de analiză*, Edit. Universitară, p. 286.

## 4. Imaginea urbană

*Imaginea urbană* reprezintă o construcţie mentală care are ca bază de pornire realitatea urbană şi care este filtrată prin percepţia individuală, fiind repusă în circulaţie sub formă de informaţie. Prin urmare, la crearea imaginii urbane concură două categorii de componente:

- una de natură obiectivă, reprezentată prin totalitatea stimulilor generaţi de oraş, prin particularităţile acestuia, asupra individului;
- alta de natură subiectivă, concretizată în modul de percepţie şi de interpretare al acestor stimuli de către individ, ce determină particularităţile construcţiei mentale pe care acesta şi-o formează, deci a imaginii urbane.

Prin urmare, între *oraş*, cu particularităţile sale extrem de diverse, date de mărime, morfologie, funcţionalitate şi nu în ultimul rând, de fizionomie şi *individ*, cu paricularităţile sale de percepţie, interpretare şi participare se crează fluxuri şi feed-back-uri care precipită în final sub forma unei construcţii (reprezentări) mentale, denumită *imagine urbană* (Ianoş, 2003)[188]. Aceste reprezentări mentale se constituie în fluxuri de ieşire sub formă de informaţii atât la nivel intraurban (între diferitele cartiere, areale ale oraşului) cât şi la nivel interurban. De exemplu, la nivelul unei metropole precum Bucureştiul, profundele contraste privind calitatea fondului construit, infrastructură şi servicii urbane, grad de securitate urbană şi, în ultimă instanţă, *calitate a vieţii* dintre cartiere precum Primăverii şi Ferentari, sau, generalizând, între sectoarele I şi V, conduc la conturarea unor reprezentări mentale diferenţiate care au ca rezultat o *topofilie*, o atracţie către arealele caracterizate printr-o bună imagine urbană (cartierul Primăverii,

[188] Ianoş, I. (2003), *Territorial image and European space cohesion*, în volumul „Europe between Milleniums" (edt. Al. Ilieş şi J. Wendt), Political Geography Studies, IGU Political Geography Studies, Edit. Universităţii din Oradea, Oradea, p. 23-31.

sectorul I în general) şi o *topofobie*, o repulsie faţă de arealele unde imaginea urbană are conotaţii negative (Ferentari, de exemplu) cu implicaţii directe la nivelul implantării investiţiilor şi dezvoltării economice în general. Astfel, la nivelul serviciilor bancare, considerate ca unul dintre motoarele dezvoltării economice, se constată o externalitate pozitivă în ceea ce priveşte localizarea unităţilor bancare în sectorul I, concomitent cu o externalitate negativă în sectorul V, imaginea urbană având un rol determinant pentru localizare (Tabelul 32).

Tabelul 32. Numărul de unităţi bancare în Bucureşti, pe sectoare (2007)

| **Banca** | **Sectorul** | | | | | | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **I (+)** | **II** | **III** | **IV** | **V (-)** | **VI** | |
| Alpha Bank | *7* | 6 | 5 | 4 | *4* | 6 | 32 |
| B C R | *18* | 15 | 18 | 13 | *5* | 13 | 82 |
| B R D | *25* | 18 | 13 | 9 | *7* | 16 | 88 |
| Banca Transilvania | *12* | 9 | 10 | 7 | *3* | 8 | 49 |
| Banca Românească | *7* | 6 | 7 | 2 | *1* | 5 | 28 |
| Bancpost * | *56* | 45 | 33 | 20 | *24* | 24 | 202 |
| C E C * * | *21* | 14 | 16 | 10 | *5* | 10 | 76 |
| Credit Europe Bank | *10* | 7 | 6 | 5 | *1* | 5 | 34 |
| Libra Bank | *2* | 3 | 0 | 1 | *1* | 2 | 9 |
| Piraeus Bank | *5* | 5 | 3 | 2 | *2* | 2 | 19 |
| Volksbank | *9* | 8 | 3 | 4 | *3* | 4 | 31 |

* inclusiv ATM * * inclusiv reţeaua bancară din comunele limitrofe
( + ) : externalitate pozitivă; ( - ) : externalitate negativă.
Sursa : Săgeată Radu, Guran Liliana (2007), *Serviciile bancare în oraşele româneşti. Analiză teritorială*, în Historia Urbana, tom. XV, nr. 1-2, p. 73-86.

Aceasta constituie componenta obiectivă ce determină formarea imaginii urbane. Pe de altă parte, la nivelul mentalului individual, cei care „concură" la crearea unei imagini favorabile sau defavorabile vis-à-vis de un cartier sau ţesut urban, persoane cu anumit un status intelectual, financial şi social, simt o tendinţă de repulsie faţă de alte areale urbane caracterizate prin medii sociale diferite, unde adaptarea lor ar întâmpina dificultăţi, favorizând astfel fenomenele de segregare urbană. Este cea de-a doua componentă a imaginii urbane, cea subiectivă. Altfel spus, chiar şi cei care determină formarea imaginii defavorabile a cartierului Ferentari se vor simţi bine „în pielea lor", cu standardul lor de viaţă, câtă vreme modul lor de viaţă nu este acceptat în alte comunităţi.

Pe de altă parte, aceleaşi fenomene pot avea loc şi la nivel interurban, conturându-se polarităţi pozitive (oraşe cu o dinamică pozitivă, caracterizate printr-o relativă prosperitate economică şi socială, deci printr-un standard mai înalt al calităţii vieţii), în raport de oraşe situate în declin economic, cu rată ridicată a şomajului, cu un grad mare de infracţionalitate etc.

Prin urmare, la formarea imaginii urbane concură patru categorii de actori (Ianoş, 2004, p. 185):

- indivizi care trăiesc în oraşul respectiv şi care îl percep într-un anumit fel, ţinând cont că ei înşişi aparţin acelui oraş;
- indivizi care locuiesc în afara acelui oraş, care nu l-au cunoscut direct, dar care îşi pot face o anumită imagine a acestuia prin informaţiile pe care le deţin din anumite surse;
- indivizi care au locuit temporar în acel oraş şi care prin experienţele trăite atunci îşi pot face o imagine comparativă cu alte oraşe;
- indivizi care au cunoscut acel oraş numai în procesul creerii de imagini asupra acestuia.

Toţi aceşti actori contribuie la formarea unor sentimente de apreciere, de repulsie sau de indiferenţă în raport de anumite spaţii urbane (Tuan, 1996)[189], individualizându-se, din punct de vedere al imaginii urbane, trei categorii de oraşe: *oraşe repulsive*, *oraşe atractive* şi *oraşe indiferente* (Ianoş, 2004, p. 187).

[189] Tuan, Y. F. (1996), *Humanistic Geography*, în Annals of the Association of the American Geographers, 66, p. 615-632, citat de Ianoş, 2004, p. 187.

# BIBLIOGRAFIE


Ancuţa, Cătălina (2008), *Studiul geografic al disparităţilor teritoriale din Banatul Românesc*, Edit. Mirton, Timişoara.

Bastié, J., Dézert, B. (1980), *L'Espace urbain*, Masson, Paris, New York, Barcelona, Milano.

Beaujeu-Garnier, Jacqueline (1997), *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris.

Beaujeu-Garnier, Jacqueline, Chabot, G. (1971), *Geografia urbană*, Edit. Ştiinţifică, Bucureşti.

Béthemont, J., Breuil, J. (1991), *Les Etats-Unis, une géographie thematique*, Masson, Paris.

Bonnet, J., Tomas, F. (1989), *Centre et périphérie, Eléments d'une problématique urbaine*, în Revue Géographique de Lyon, t. 64, 1, p. 3-12.

Bonnet, J. (2000), *Marile metropole mondiale*, Institutul European, Iaşi.

Bugă, Dr. (2005), *Oraşele dintre Carpaţi şi Dunăre în secolele XIX şi XX. Repartiţie teritorială şi evoluţie demografică*, Edit. Semne, Bucureşti.

Burgess, E. W. (1925), *Growth of the City*, Chicago University Press, Chicago.

Caloianu, N., Panaite, Ludmila, Chiţu, Maria (1985), *Marile aglomeraţii urbane din România*, în Terra, XVII (XXXVII), 2.

Cattan, Nadine, Pumain, Denise, Rozenblat, Céline, Saint-Julien, Thérèse (1994), *Le Système des villes européenne*, Edit. Economica, Paris.

Cândea, Melinda, Bran, Florina (2001), *Spaţiul geografic românesc*, Edit. Economică, Bucureşti.

Chaline, C. (2001), *Les politiques de la ville*, Presses Universitaires de France, Paris.

Chelcea, L. (2008), *Bucureştiul postindustrial. Memorie, dezindustrializare şi regenerare urbană*, Edit. Polirom, Iaşi.

Claval, P. (1981), *La logique des villes*, Librairies Techniques, Paris.

Claval, P. (2003), *Géographie culturelle. Un nouvelle approche des sociétés et de milieux*, Armand Colin, Paris.

Cocean, P. (1997), *Ţara (The Land) – A Typical Geographical Region in Romania*, în Revue Roumaine de Géographie, t. 41, Edit. Academiei Române, p. 41-49.

Cocean, P. (2002, 2005), *Geografie regională*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

Crăcea, Adriana, Crăcea, T. (2009), *Evoluţia teritorială a municipiului Sibiu din secolul al XIII-lea până în prezent*, în Revista Geografică, t. XVI, p. 150-155.

Cucu, V. (1995), *România. Geografie umană*, Edit. Glasul Bucovinei, Iaşi.

Cucu, V. (1981), *Geografia populaţiei şi aşezărilor umane*, Edit. Didactică şi Pedagogică, Bucureşti.

Cucu, V. (2001), *Geografia oraşului*, Edit. Fundaţiei culturale „Dimitrie Bolintineanu", Bucureşti.

Cucu, V., Vlăsceanu, Gh., Urucu, Veselina (1982), *Oraşele milionare ale lumii*, Edit. Albatros, Bucureşti.

Derer, P. (1985), *Locuirea urbană*, Edit. Tehnică, Bucureşti.

Dumitrescu, Bianca (2008), *Oraşele monoindustriale din România, între industrializare forţată şi declin economic, Edit. Universitară*, Bucureşti.

Enyedi, G. (1992), *Urbanisation in East Central Europe: Social Process and Societal Responses in the State Socialist Systems*, în Urban Studies, t. 29, 6, p. 869-880.

Erdeli, G., Cândea, Melinda, Braghină, C., Costachie, S., Zamfir, Daniela, *Dicţionar de Geografie umană*, Edit. Corint, Bucureşti.

Erdeli, G., Cucu, V. (2005), *România. Populaţie, aşezări, economie*, Edit. Transversal, Bucureşti.

Erdeli, G., Simion, G. (2006), *Local Decentralization and extended suburbanization: a geographical approach of the metropolization process in Romania*, în Buletinul Societăţii de Geografie din România, t. XII (XXCII), Edit. Societăţii de Geografie, Bucureşti, p. 107-120.

Ghinea, D. (1996-1998), *Enciclopedia geografică a României*, vol. I – III, Edit. Ştiinţifică, Bucureşti.

Gottman, J. (1961), *Megalopolis*, New York.
Gâştescu, P. (1998), *Ecologia aşezărilor umane*, Edit. Universităţii Bucureşti.
Ghica, C. (2004), *Infrastructura teritorială şi dezvoltarea urbană*, Edit. Uranus, Bucureşti.
Grecu, Florina (2004), *Hazarde şi riscuri naturale*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Grime, K., Kovásc, Z. (2000), *Changing urban landscapes in East Central Europe, în vol. East Central Europe and the Former Soviet Union. Environment and Society*, Arnold, London.
Groza, O. (2003), *Bazele teoretice ale planificării urbane*, Universitatea „Al. I. Cuza", Iaşi.
Guran-Nica, Liliana (2002), *Investiţii străine directe şi dezvoltarea sistemului de aşezări din România*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Harhoiu, D. (1997), *Bucureşti, un oraş între Orient şi Occident*, Edit. Simetria, Bucureşti.
Horváth G. (edt) (2000), *Regions and Cities in the Global World. Essays in Honour of György Enyedi*, Centre for Regional Studies, Pécs.
Hoyt, H. (1933), *One hundred years of lands values in Chicago*, Chicago.
Ianoş, I. (1987), *Oraşele şi organizarea spaţiului geografic. Studiu de geografie economică asupra teritoriului României*, Edit. Academiei, Bucureşti.
Ianoş, I, (1995), *Stabilitate şi schimbare în sistemul urban românesc*, în vol. *Populaţia României. Evoluţii şi perspective*, Comisia Naţională de Statistică, Bucureşti, p. 71-79.
Ianoş, I. (2000 a), *Sisteme teritoriale. O abordare geografică*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Ianoş, I. (2000 b), *Integration and Fragmentation Process in Urban Systems*, în vol. „Integrated Urban Systems and Sustainability of Urban Life", I.G.U., Edit. Tehnică, Bucureşti, p. 67-76.
Ianoş, I. (2003), *Differential urbanisation in Romania*, în vol. „The 5-th Edition of the Regional Conference of Geography *Geographic Reseach in the Carpathian-Danube Space*", Edit. Mirton, Timişoara, p. 13-34.
Ianoş, I. (2005), *Dinamica urbană. Apicaţii la oraşul şi sistemul urban românesc*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Ianoş, I., Tălângă, C. (1994), *Oraşul şi sistemul urban românesc în condiţiile economiei de piaţă*, Institutul de Geografie, Academia Română, Bucureşti.
Ianoş, I., Guran, Liliana (1993), *Comportamentul demografic recent al oraşelor României*, în Studii şi Cercetări de Geografie, t. XLII, Edit. Academiei Române, Bucureşti, p. 3-12.
Ianoş, I., Humeau, J.-B. (2000), *Teoria sistemelor de aşezări umane*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Ianoş, I., Heller, W. (2006), *Spaţiu, economie şi sisteme de aşezări. Studiu introductiv*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Ilinca, N. (1999), *Geografia urbană*, Edit. Atlas Multimedia, Odorheiu Secuiesc.
Ionaşcu, Gh. (2003), *Dezvoltarea şi reabilitarea aşezărilor umane din România. Perspectivă ecologică*, Edit. Tempus, Bucureşti.
Iordan, I. (1973), *Zona periurbană a Bucureştilor*, Edit. Academiei, Bucureşti.
Iordan, I., Cucu, V. (1987), *Aglomerările urbane*, în Studii şi Cercetări de Geologie, Geofizică şi Geografie, XXXIV, p. 71-75.
Istrate, Marinela (2008), *Relaţiile urban-rural în Moldova în perioada contemporană*, Edit. Universităţii „Al. I. Cuza", Iaşi.
Kosinski, L. (1967), *Le rôle de la hiérarchie des centres régionaux et locaux dans les développement et l'aménagement du réseau urbain*, în Geographica Polonica, 12, p. 189-202.
Labasse, J. (1991), *L'Europe des régions*, Géographes, Flammarion, Paris.
Laurian, R. (1965), *Urbanismul*, Edit. Tehnică, Bucureşti.
Levy, J.-P. (1987), *Centres villes en mutation*, Edit. Du CNRS, Paris.
Matei, Elena (2007), *Ecosistemele umane. O abordare din perspectivă geografică*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Mărginean, I., Bălaşa, A. (2002), *Calitatea vieţii în România*, Edit. Expert, Bucureşti.

Mihăilescu, V. (1941), *Oraşul ca fenomen antropogeografic*, în Cercetări şi Studii Geografice, seria II, vol. I, 1937-1938, Tiparul universitar, Bucureşti, p. 29-40.
Mihăilescu, V. (2003), *Evoluţia unui oraş - Bucureşti*, Edit. Paideia, Bucureşti.
Mocanu, Irena (2008), *Şomajul din România. Dinamică şi diferenţieri geografice*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Moricomi-Ebrard, F. (1993), *L'Urbanisation du Monde*, Anthropos, Paris.
Muja, S. (1994), *Dezvoltarea spaţiilor verzi în sprijinul conservării mediului înconjurător în România*, Edit. Ceres, Bucureşti.
Nae, Mirela (2006), *Geografia calităţii vieţii urbane. Metode de analiză*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Nae, Mirela (2009), *Bucureşti. Dezvoltarea urbană şi calitatea vieţii*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Nicolae, I. (2002), *Suburbanismul, ca fenomen geografic în România*, Edit. Meronia, Bucureşti.
Oancea, D. (1973), *Gruparea urbană Galaţi-Brăila. Studiu de geografie urbană*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.
Oroveanu, M. T. (1986), *Organizarea administrativă şi sistematizarea teritoriului R.S. România*, Edit. Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti.
Pătroescu, Maria, Rey, Violette, Ianoş, I., Groza, O. (2002), *Atlasul României*, Edit. All, Bucureşti.
Popa, N. (2006), *Frontiere, regiuni transfrontaliere şi dezvoltare regională în Europa Mediană*, Ed. Universitatii de Vest, Timişoara.
Popescu, C. L. (1999), *Autonomia locală şi integrarea europeană*, Edit. All Beck, Bucureşti.
Popescu, Claudia (2000), *Industria României în secolul XX. Analiză geografică*, Edit. Oscar Print, Bucureşti.
Popescu, Claudia, Săgeată, R., Nancu, Daniela, Mocanu, Irena, Dumitrescu, Bianca, Simion, G., Damian, Nicoleta, Borto, Gabriela, Guran, Liliana, Persu, Mihaela, Dogaru, Diana (2004), *Disparităţi regionale în dezvoltarea economico-socială a României*, Meteor Press, Bucureşti.
Posea, Gr., Ştefănescu, Ioana (1984), *Municipiul Bucureşti şi Sectorul Agricol Ilfov*, Edit. Academiei, Bucureşti.
Preda, M. (coord.) (2005), *Comunele şi oraşele României*, Edit. All Beck, Bucureşti.
Pumain, Denise, Saint-Julien, Thérèse, Sanders, Lena (1989), *Villes et auto-organisation*, Edit. Economica, Paris.
Racine, J.-B. (1970), *L'évolution récente du phénomène périurbain nord américain*, în Revue Géographique de Montréal, XXIV, 2.
Rădulescu, N. Al. (1945), *Zonele de aprovizionare apropiată a câtorva oraşe din sudul României*, în Revista Geografică, anul I, fascicolele I – III, 1944, Bucureşti, p. 24-36.
Rey, Violette (1998), *Problèmes d'organisation des capitales d'Europe Centrale Orientale*, în Bulletin de l'Association de Géographie Français, t. 75, 4, p. 479-485.
Rey, Violette, Groza, Octavian, Ianoş, I., Pătroescu, Maria (2000), *Atlas de la Roumanie*, Reclus, CNRS-Libergéo, La Documentation Française, Montpellier, Paris.
Reymond, H., Cauvin, Colette, Kleinschmager, R. (1998), *L'Espace géographique des villes. Pour une synergie multistrates*, Edit. Anthropos, Paris.
Ronnais, P. (1984), *Urbanization in Romania. A Geography of Social and Economic Change Since Independence*, The Economic Reseach Institute Stockholm School of Economics, Stockholm.
Sanders, Lena (1992), *Système de villes et Synergetique*, Anthropos, Economica, Paris.
Sandu, D., Comşa, M., Rughiniş, Cosmina, Toth, A., Voicu, Mădălina, Voicu, B. (2006), *Viaţa socială în România urbană*, Edit. Polirom, Iaşi.
Sassen, S. (2001), *The Global City. New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton-Oxford.
Săgeată, R. (1999), *Evaluarea impactului generat de posibila revenire la organizarea administrativ-teritorială interbelică asupra sistemului urban din România,* în Revista Română de Geografie Politică, t. I, 1, Edit. Universităţii din Oradea, p. 85-89.

Săgeată, R. (2000), *Municipiile – între deciziile politice şi realităţile economice*, în Comunicări de Geografie, t. IV, Edit. Universităţii Bucureşti, p. 433-438.
Săgeată, R. (2001), *Municipiul Galaţi – Strategii de reconversie spaţială*, în Analele Universităţii „Spiru Haret", Geografie, t. 4, Bucureşti, p. 89-96.
Săgeată, R. (2001-2002), *The administrative-territorial organisation of the city of Bucharest. Evolution and optimisation proposals*, în Revue Roumaine de Géographie, t. 45-46, Edit. Academiei Române, Bucureşti, p. 153-166.
Săgeată, R. (2002), *„Ruralul" în mediul urban*, în Revista Geografică, t. VIII, Institutul de Geografie, Academia Română, p. 157-165.
Săgeată, R. (2003), *Structurile urbane de tip socialist – o individualitate geografică ?*, în Analele Universităţii din Oradea, Geografie, t. XII, Edit. Universităţii din Oradea, p. 61-69.
Săgeată, R. (2004 a), *Zonele metropolitane în România,* în Revista Română de Geografie Politică, t. VI, 1-2, Edit. Universităţii din Oradea, p. 123-136.
Săgeată, R. (2004 b), *Modele de regionare politico-administrativă*, Edit. Top Form, Bucureşti.
Săgeată, R. (2004 c), *Dinamica zonelor de influenţă urbană sub presiunea funcţiei politico-administrative,* în Forum Geografic. Studii şi Cercetări de Geografie şi Protecţia Mediului, t. III, 3, Edit. Universitaria, Craiova, p. 121-126.
Săgeată, R. (2005), *Zona metropolitană Bucureşti. Propunere pentru o posibilă delimitare*, în Lucrările Seminarului Geografic „Dimitrie Cantemir", Iaşi, t. 25, p. 317-326.
Săgeată, R. (2006), *Deciziile politico-administrative şi organizarea teritoriului. Studiu geografic cu aplicare la România*, Edit. Universităţii Naţionale de Apărare „Carol I", Edit. Top Form, Bucureşti.
Săgeată, R. (2006), *Zona metropolitană Constanţa – propunere*, în Forum Geografic. Revistă de geografie umană, t. 1, Edit. Universitară, Bucureşti, p. 13-19.
Săgeată, R. (2007), *Sisteme de aşezări umane şi cooperare transfrontalieră în bazinul Prutului,* în Studii şi Cercetări de Geografie, t. LI-LII, Edit. Academiei Române, Bucureşti, p. 65-78.
Săgeată, R. (coord.), Guran Liliana, Dumitrescu Bianca, Damian Nicoleta, Baroiu Dragoş (2004), *Soluţii de optimizare a organizării administrativ-teritoriale a României în perspectiva aderării la Uniunea Europeană*, Edit. Ars Docendi, Bucureşti.
Săgeată, R. (2007), *Zona metropolitană Galaţi-Brăila. Propunere*, în Comunicări de Geografie, t. XI, Edit. Universităţii Bucureşti, p. 443-450.
Săgeată, R., Guran Liliana (2007), *Serviciile bancare în oraşele româneşti. Analiză teritorială*, în Historia Urbana, t.. XV, 1-2, p. 73-86.
Săgeată, R. (2008), *Organizarea şi amenajarea spaţiului geografic*, Edit. Universităţii „Lucian Blaga", Sibiu, 285 p.
Săgeată, R. (2008 a), *The Recent Development of Commercial Services in the Context of Globalization. Case Study: Bucharest*, în Human Geographers. Journal of Studies and Reseach in Human Geography, Vol. 2, Issue 2, p. 73-88
Săgeată, R. (2008 b), *Regiunile Europei. Metodologie de analiză regională*, Edit. Fundaţiei „România de Mâine", Bucureşti.
Săgeată R. (2008), *The Capital-City and its Role in the Internal Organisation of the State. A Case Study: Bucharest*, în Geographica Timisensis, vol. 17, p. 281-292.
Săgeată, R., Grigorescu, Ines, (2008), *Metropolitan areas development in Romania within the context of EU enlargement*, Annals of Valahia University of Târgovişte, Geographical Series, t. 8, Valahia University Press, Târgovişte, p. 159-168.
Săgeată, R. (2009), *Globalizare culturală şi cultură globală. Global şi local în geografia culturală*, Edit. Universitară, Bucureşti.
Săgeată, R., Dumitrescu, Bianca, Oneţiu, Anda (2009), *New ethnic minorities in Romania and their impact on the diversification of services*, în Metalurgia International, vol. XIV, 8, p. 43-47.

Săgeată, R., Dumitrescu, Bianca, Gheorghilaş, A., Oneţiu Anda (2009), *Oversized industrial development and urban space organisation. Case-Study: Galaţi,* în Metalurgia Internaţional, vol. XIV, 12, p. 148-152.

Săgeată, R., Dumitrescu, Bianca, Grigorescu, Ines, Persu, Mihaela (2009), *The impact of the polluting industries upon the urban space organisation. Case Study: Steel industry in Romania*, în Quality. Acces to Succes, Year 10, no. 106, vol. II, Bucharest, p. 301-309.

Simileanu, V., Săgeată, R. (2009), *Geopolitica României*, Edit. Top Form, Bucureşti.

Tanislav, D., Costache, Andra (2007), *Geografia hazardelor naturale şi antropice*, Edit. Transversal, Târgovişte.

Tălângă, C. (2000), *Transporturile şi sistemele de aşezări din România*, Edit. Tehnică, Bucureşti.

Toynbee, A. (1979), *Oraşele în mişcare*, Edit. Politică, Bucureşti.

Ungureanu, Al. (1980), *Oraşele din Moldova. Studiu de geografie economică*, Edit. Academiei, Bucureşti.

Ungureanu, Al., Ianoş, I. (1996), *Characteristic features of the urban system in Romania*, în Revue Roumaine de Géographie, t. 40, p. 3-12.

Ungureanu, Al., Groza, O., Muntele, I. (2002), *Moldova. Forţa de muncă şi aşezările în tranziţie*, Edit. Corson, Iaşi.

Ungureanu, Al., Ţurcănaşu, G. (2008), *Geografia aşezărilor umane*, Edit. Performantica, Iaşi.

Vlăsceanu, G., Ianoş, I. (1995), *Oraşele României, Mică Enciclopedie*, Casa Editorială Odeon, Bucureşti.

Velcea, I. (2004), *Geografie economică şi politică mondială*, Sibiu.

Velcea, I. (2008), *Dezvoltarea economico-socială a României şi unele diferenţieri economico-sociale*, în Geo-Carpathica, VIII, 8. P. 17-44.

Velcea, I., Ungureanu, Al. (1993), *Geografia economică a lumii contemporane*, Casa de Editură şi Presă „Şansa SRL", Universitatea Independentă „Dimitrie Cantemir", Bucureşti.

Vossen, J. (2007), *Bucureşti. Dezvoltarea spaţiului urban de la începuturi până în prezent*, I – II, Dietrich Reimer Verlag, Berlin.

Wackermann, G. (2000), *Géographie urbaine*, Ellipses, Paris.

* * * (1994), *Les nouvelles dimensions du changement urbain*, Geographical International Seminars, Institutul de Geografie, Academia Română, Bucureşti.

* * * (1995), *Judeţele şi oraşele României în cifre şi fapte*, I – II (A, B), Departamentul pentru Administraţie Publică Locală, Bucureşti.

* * * (1998), *Socio-Economic Changes in the Suburban Areas of Large Cities in Romania and Poland*, Institutul de Geografie, Geographical International Seminars, 4, Bucureşti.

Anexă

# ORAŞELE DIN ROMÂNIA

Anexă : **Oraşele din România**

| **Oraşul Municipiu*** | **Localizarea** | | **Alt. Med.** [m] | **Pop.** [loc, 1.7. 2007] | **Supr.** [km$^2$, total adm / intravilan] | **Atestarea ca localitate** | **Atestarea ca oraş** | **Atestarea ca municipiu** | **Componenţă** [1] | [2] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abrud | AB | M-ţii. Metaliferi | 600 | 5 865 | 32 / 24,53 | 106-275 | 1491 | - | 4 | 0 |
| Adjud* | VR | Cul. Siretului | 100 | 18 505 | 59,11 / 5,81 | 1433 | 1948 | 2000 | 2 | 2 |
| Agnita | SB | Pod. Hârtibaciului | 460 | 11 320 | 96,2 | 1280 | 1950 | - | 3 | 0 |
| Aiud* | AB | Cul. Turda – Alba Iulia | 250 | 26 367 | 142,23 / 10,8 | 1293 | 1462 | 1994 | 5 | 6 |
| Alba Iulia* | AB | Cul. Turda – Alba Iulia | 235 | 66 842 | 59,07 / 9,66 | 180-193 | XIII | 1968 | 5 | 0 |
| Aleşd | BH | Depr. Oradea - Borod | 230 | 10 746 | 71,95 / 5,95 | 1291-1294 | 1968 | - | 4 | 0 |
| Alexandria* | TR | C. Boianului | 45 | 50 847 | 89,53 / 9,28 | 1834 | 1840 | 1979 | 1 | 0 |
| Amara | IL | C. Bărăganul Ialomiţei | 30 | 7 882 | 70,34 | 1857 | 2004 | - | 1 | 1 |
| Anina | CS | Depr. Aninei | 550 | 9 046 | 147,05 / 9,7 | 1773 | 1952 | - | 2 | 0 |
| Aninoasa | HD | Depr. Petroşani | 640 | 4 840 | 33,61 / 1,85 | 1442 | 1989 | - | 1 | 1 |
| Arad* | AR | C. Mureşului | 107 | 167 238 | 300,89 / 39,41 | 1082-1131 | 1329 | 1968 | 1 | 0 |
| Ardud | SM | C. Înaltă a Someşului | 120 | 6 825 | 142,36 | 1215 | 2004 | - | 1 | 5 |
| Avrig | SB | Depr. Făgăraşului | 395 | 14 213 | 168,86 / 5,33 | 1364 | 1989 | - | 1 | 3 |
| Azuga | PH | M-ţii. Clăbucetele Predealului | 960 | 5 028 | 1,3 / 1,135 | 1830 | 1948 | - | 1 | 0 |
| Babadag | TL | Pod. Babadagului | 50 | 10 146 | 105,82 / 6,03 | XIII | XVII | - | 1 | 0 |
| Bacău* | BC | Cul. Siretului | 165 | 178 203 | 40 / 17,37 | 1408 | 1408 | 1968 | 1 | 0 |
| Baia de Aramă | MH | Pod. Mehedinţiului | 300 | 5 784 | 118,21 / 8,89 | 1581 | 1968 | - | 1 | 8 |
| Baia de Arieş | AB | M-ţii. Metaliferi | 500 | 4 490 | 79,67 | 106-275, 1308 | 1997 | - | 1 | 5 |
| Baia Mare* | MM | Depr. Baia Mare | 225 | 139 870 | 234,71 / 20,63 | 1327 | 1346 | 1968 | 4 | 0 |
| Baia Sprie | MM | Depr. Baia Mare | 360 | 16 423 | 96,02 / 4,007 | 1329 | 1523 | - | 3 | 1 |
| Balş | OT | C. Romanaţiului | 150 | 21 545 | 37 / 6,5 | 1477 | 1921 | - | 3 | 1 |
| Baraolt | CV | Depr. Baraoltului | 460 | 9 606 | 128,48 / 5,26 | 1224 | 1968 | - | 1 | 5 |
| Băbeni | VL | Depr. Băbeni | 180 | 9 796 | 35,7 | 1377 | 2002 | - | 1 | 6 |
| Băicoi | PH | C. Piem. a Prahovei | 320 | 19 703 | 65,36 / 11,38 | XVI | 1948 | - | 6 | 0 |
| Băile Govora | VL | Subcarp. Vâlcii | 350 | 2 920 | 13,79 / 2,22 | 1488 | 1927 | - | 3 | 0 |
| Băile Herculane | CS | Valea Cernei | 200 | 6 092 | 106,04 / 2,88 | 153 | 1951 | - | 2 | 0 |
| Băile Olăneşti | VL | Subcarp. Vâlcii | 450 | 4 544 | 168,34 / 40 | 1527 | 1956 | - | 9 | 0 |
| Băile Tuşnad | HR | M-ţii. Harghitei | 700 | 1 678 | 0,98 | XVII | 1968 | - | 2 | 0 |
| Băileşti* | DJ | C. Băileştiului | 70 | 19 992 | 166,35 / 8,59 | 1536 | 1921 | 2001 | 2 | 0 |
| Bălan | HR | M-ţii. Giurgeului | 880 | 7 899 | 2,5 / 1,069 | 1850 | 1950 | - | 1 | 0 |
| Bălceşti | VL | Piem. Olteţului | 200 | 5 710 | 98,12 | 1574 | 2002 | - | 1 | 8 |
| Băneasa | CT | Pod. Oltinei | 100 | 5 496 | 109,85 | 1750 | 2004 | - | 1 | 3 |
| Bârlad* | VS | Cul. Bârladului | 90 | 70 064 | 14,56 / 10,22 | 1174 | 1408 | 1968 | 1 | 0 |
| Bechet | DJ | C. Romanaţiului | 40 | 3 963 | 29,52 | ? | 2004 | - | 1 | 0 |
| Beclean | BN | Cul. Someşului Mare | 260 | 11 369 | 59,54 / 5,02 | 1235 | 1968 | - | 1 | 3 |
| Beiuş | BH | Depr. Beiuşului | 200 | 11 149 | 24,85 / 6,38 | 1263 | 1441 | - | 2 | 0 |
| Berbeşti | VL | Subcarp. Vâlcii | 380 | 5 738 | 54,34 | 1497 | 2003 | - | 1 | 5 |
| Bereşti | GL | Pod. Covurluiului | 205 | 3 453 | 98,49 / 2,36 | 1484 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Bicaz | NT | V. Bistriţei | 370 | 8 638 | 27,36 / 1,31 | 1625 | 1960 | - | 4 | 3 |
| Bistriţa* | BN | D-le. Bistriţei | 360 | 83 039 | 137,99 / 20,58 | 1264 | 1349 | 1979 | 7 | 0 |
| Blaj* | AB | Cul. Târnavei Mari | 300 | 20 910 | 99,87 / 7,25 | 1271 | XVIII | 1993 | 7 | 2 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bocşa | CS | D-le. Dognecei | 180 | 17 168 | 121,71 / 9,08 | 1534 | 1960 | - | 1 | 0 |
| Boldeşti-Scăeni | PH | Subcarp. Prahovei | 200 | 11 315 | 35,18 / 5,401 | 1543 | 1968 | - | 3 | 0 |
| Bolintin Vale | GR | C. Vlăsiei | 104 | 12 127 | 40 / 8 | 1426-1450 | 1989 | - | 1 | 3 |
| Borşa | MM | Depr. Maramureşului | 685 | 27 888 | 424,12 / 26,47 | 1365 | 1968 | - | 2 | 0 |
| Borsec | HR | Depr. Borsec | 840 | 2 795 | 92,357 / 1,73 | 1594 | 1956 | - | 1 | 0 |
| Botoşani* | BT | C. Jijiei Superioare | 130 | 115 739 | 30,3 / 13,07 | 1401 | 1542 | 1968 | 1 | 0 |
| Brad* | HD | Depr. Brad - Hălmagiu | 330 | 16 122 | 79,98 / 10,48 | 1445 | 1941 | 1995 | 1 | 5 |
| Bragadiru | IF | C. Vlăsiei | 80 | 8 610 | 19,03 | 1830 | 1989, 2005 | - | 1 | 0 |
| Braşov* | BV | Depr. Braşovului | 625 | 277 945 | 107,75 / 73,6 | 1234 | XVI | 1968 | 1 | 0 |
| Brăila* | BR | C. Brăilei | 20 | 215 316 | 31,15 | XIII | XIX | 1968 | 1 | 0 |
| Breaza | PH | Subcarp. Prahovei | 420 | 17 681 | 49,17 / 12,56 | 1431 | 1952 | - | 10 | 0 |
| Brezoi | VL | Depr. Loviştei | 340 | 6 990 | 226,12 / 1,75 | 1575 | 1968 | - | 1 | 8 |
| Broşteni | SV | M-ţii. Bistriţei | 620 | 6 471 | 424,4 | 1630 | 2004 | - | 1 | 9 |
| Bucecea | BT | Cul. Siretului | 280 | 5 224 | 46,85 | 1434 | 2004 | - | 1 | 2 |
| **Bucureşti*** | B | C. Vlăsiei | 85 | 1 931 838 | 228,17 | 1459 | XV | 1968 | 1 | 0 |
| Budeşti | CL | C. Bărăganul Mostiştei | 35 | 7 053 | 112 | 1526 | 1989 | - | 1 | 4 |
| Buftea | IF | C. Vlăsiei | 105 | 20 762 | 53,76 / 5,09 | 1577 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Buhuşi | BC | Depr. Cracău - Bistriţa | 250 | 19 892 | 38,99 / 5,8 | 1438 | 1930 | - | 3 | 0 |
| Bumbeşti-Jiu | GJ | Subcarp. Gorjului | 280 | 10 630 | 137,74 | 1696 | 1989 | - | 1 | 4 |
| Buşteni | PH | V. Prahovei | 915 | 10 131 | 75,271 / 5,174 | 1800 | 1946 | - | 2 | 0 |
| Buzău* | BZ | C. Buzăului | 95 | 134 619 | 81,28 / 19,6 | 372 | 1574 | 1968 | 1 | 0 |
| Buziaş | TM | D-le. Buziaşului | 125 | 7 712 | 105,2 / 3,26 | 1321 | 1819 | - | 2 | 1 |
| Cajvana | SV | Pod. Solcăi | 400 | 8 362 | 24,83 | 1575 | 2004 | - | 2 | 0 |
| Calafat* | DJ | C. Băileştiului | 60 | 18 258 | 140,09 / 3,9 | XIV | 1853 | 1996 | 1 | 3 |
| Caracal* | OT | C. Romanaţiului | 110 | 35 577 | 20 / 10,34 | 1538 | 1598 | 1994 | 1 | 0 |
| Caransebeş* | CS | Cul. Timiş - Cerna | 205 | 28 966 | 71,42 / 10,84 | 1289 | 1564 | 1995 | 1 | 1 |
| Carei* | SM | C. Joasă a Someşului | 120 | 22 611 | 102,41 / 11,16 | 1320 | 1459 | 1995 | 2 | 0 |
| Cavnic | MM | Depr. Cavnicului | 610 | 5 240 | 23,59 / 1,98 | 1336 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Călan | HD | Depr. Streiului | 220 | 12 938 | 101,48 / 6,66 | 1387 | 1961 | - | 2 | 11 |
| Călăraşi* | CL | C. Bărăganul Mostiştei | 13 | 73 823 | 133 | XVI | 1832 | 1968 | 1 | 0 |
| Călimăneşti | VL | Depr. Jiblea - Berislăveşti | 280 | 8 814 | 88,9 / 4,34 | 1386 | 1927 | - | 6 | 0 |
| Căzăneşti | IL | Lunca Ialomiţei | 40 | 3 506 | 54,29 | 1579 | 2004 | - | 1 | 0 |
| Câmpeni | AB | Depr. Câmpeni, M-ţii. Gilău | 550 | 7 903 | 86,8 | 1535 | 1961 | - | 22 | 0 |
| Câmpia Turzii | CJ | Cul. Turda – Alba Iulia | 300 | 26 377 | 23,786 / 5,02 | 1282 | 1952 | 1998 | 1 | 0 |
| Câmpina* | PH | Subcarp. Prahovei | 430 | 38 017 | 24,97 / 7,407 | 1503 | 1864 | 1994 | 1 | 0 |
| Câmpulung* | AG | Muscelele Argeşului | 600 | 37 581 | 34,79 / 11,69 | 1292 | XVIII | 1994 | 2 | 0 |
| Câmpulung Moldovenesc* | SV | Depr. Câmpulung - Păltinoasa | 650 | 19 992 | 141,55 / 10,94 | 1411 | 1806 | 1995 | 1 | 0 |
| Cehu Silvaniei | SJ | D-le. Codrului | 215 | 8 089 | 67,77 / 8,3 | 1405 | 1968 | - | 1 | 4 |
| Cernavodă | CT | Pod. Carasu | 45 | 18 595 | 49,35 / 4,93 | IV | XIX | - | 1 | 0 |
| Chişineu-Criş | AR | C. Joasă a Crişurilor | 95 | 8 340 | 116,91 / 7,315 | 1202 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Chitila | IF | C. Vlăsiei | 95 | 12 424 | 11,66 | ? | 2005 | - | 1 | 1 |
| Ciacova | TM | C. Timişului | 80 | 5 006 | 272,76 | 1335 | 2004 | - | 1 | 6 |
| Cisnădie | SB | Depr. Sibiului | 450 | 16 073 | 3,736 | 1204 | 1948 | - | 2 | 0 |
| Cluj-Napoca* | CJ | Cul. Someşului Mic | 360 | 310 243 | 133,78 / 42 | 124, 1173 | XVI | 1968 | 1 | 0 |
| Codlea* | BV | Depr. Braşovului | 580 | 24 550 | 70,81 / 10,15 | 1265 | 1950 | 2000 | 1 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Comarnic | PH | Subcarp. Prahovei | 600 | 13 214 | 91,18 / 1,65 | 1510 | 1968 | - | 5 | 0 |
| Comăneşti | BC | M-ţii. Trotuşului | 385 | 23 955 | 138 / 3,202 | 1409 | 1952 | - | 3 | 0 |
| Constanţa* | CT | Pod. Dobrogei | 25 | 304 279 | 128,64 / 57,35 | III î.Chr. | 260 î.Chr. | 1968 | 2 | 0 |
| Copşa Mică | SB | Cul. Târnavei Mari | 300 | 5 441 | 25,788 | 1402 | 1961 | - | 1 | 0 |
| Corabia | OT | C. Romanaţiului | 35 | 20 052 | 94,28 / 5,2 | XVI | 1871 | - | 2 | 1 |
| Costeşti | AG | C. Piteştiului | 240 | 10 797 | 108,64 | 1535 | 1968 | - | 1 | 6 |
| Covasna | CV | Depr. Braşovului | 560 | 11 511 | 58,8 / 39,2 | 1567 | 1968 | - | 2 | 0 |
| Craiova* | DJ | Piem. Olteţului, Cul. Jiului | 100 | 299 429 | 155,08 / 5,1 | 1475 | 1492 | 1968 | 5 | 0 |
| Cristuru Secuiesc | HR | Subcarp. Târnavelor | 350 | 10 365 | 45 / 5 | 1332 | 1459, 1956 | - | 2 | 0 |
| Cugir | AB | D-le. Orăştiei | 300 | 26 561 | 47 | 1330 | 1960 | - | 8 | 0 |
| Curtea de Argeş* | AG | Muscelele Argeşului | 420 | 33 243 | 69,52 / 7,62 | 1336 | 1350 | 1995 | 2 | 0 |
| Curtici | AR | C. Mureşului | 110 | 8 145 | 101,99 / 5,54 | 1519 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Darabani | BT | C. Jijiei Superioare | 220 | 11 859 | 99,85 / 3,8 | 1569 | 1926, 1968 | - | 1 | 3 |
| Dăbuleni | DJ | C. Romanaţiului | 50 | 13 256 | 182,86 | 1494 | 2004 | - | 2 | 0 |
| Dărmăneşti | BC | Depr. Dărmăneşti | 450 | 14 371 | 226 / 8,27 | XVI-XVII | 1989 | - | 1 | 3 |
| Dej* | CJ | Cul. Someşului | 285 | 38 610 | 109,12 / 14,4 | 1061 | 1668 | 1968 | 5 | 0 |
| Deta | TM | C. Bârzavei | 90 | 6 531 | 22,616 / 3,045 | 1360 | 1810, 1968 | - | 1 | 1 |
| Deva* | HD | Cul. Mureşului | 220 | 67 508 | 60,03 / 14,584 | 1269 | XV | 1968 | 2 | 3 |
| Dolhasca | SV | Cul. Siretului | 230 | 11 289 | 110,36 | ? | 2004 | - | 1 | 7 |
| Dorohoi* | BT | C. Jijiei Superioare | 200 | 30 661 | 60,38 / 9,26 | 1407 | 1408 | 1994 | 4 | 0 |
| Dragomireşti | MM | Depr. Maramureşului | 400 | 3 167 | 101,09 | 1385 | 2004 | - | 1 | 0 |
| Drăgăneşti-Olt | OT | Cul. Oltului | 80 | 12 410 | 72,95 / 6,34 | 1526 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Drăgăşani* | VL | Cul. Oltului | 160 | 20 708 | 48,21 / 6,16 | 1535 | 1833 | 1995 | 4 | 0 |
| Drobeta – Turnu Severin* | MH | Cul. Drobeta - Bala | 65 | 107 882 | 52,04 / 11 | 101-102 | 121, 145 | 1968 | 4 | 0 |
| Dumbrăveni | SB | V. Târnavei Mari | 350 | 8 343 | 22,221 / 1,768 | 1332 | XIX | - | 3 | 0 |
| Eforie | CT | Pod. Mangaliei | 10 | 9 856 | 7,38 / 5,56 | 1894 | 1945 | - | 2 | 0 |
| Făgăraş* | BT | Depr. Făgăraşului | 430 | 38 921 | 39,01 / 12,11 | 1291 | 1431 | 1979 | 1 | 0 |
| Făget | TM | D-le. Lipovei | 250 | 7 252 | 160,31 / 9,188 | 1548 | 1994 | - | 1 | 10 |
| Fălticeni* | SV | Pod. Fălticeniului | 340 | 30 033 | 28,76 / 7,5 | 1440 | 1780 | 1994 | 3 | 0 |
| Făurei | BR | C. Buzăului | 45 | 4 114 | 18,58 / 2,2 | 1872 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Feteşti* | IL | C. Bărăganul Mostiştei | 40 | 34 579 | 97,52 / 8,5 | 1528 | 1934 | 1995 | 4 | 0 |
| Fieni | DB | Subcarp. Prahovei | 450 | 7 902 | 18,31 / 7,69 | 1532 | 1968 | - | 1 | 2 |
| Fierbinţi-Târg | IL | C. Vlăsiei | 70 | 4 754 | 57,06 | 1620 | 2004 | - | 1 | 3 |
| Filiaşi | DJ | Cul. Jiului | 120 | 18 944 | 63,92 / 4,43 | 1573 | 1968 | - | 1 | 6 |
| Flămânzi | BT | C. Jijiei Superioare | 200 | 12 004 | 108,71 | 1605 | 2004 | - | 1 | 4 |
| Focşani* | VR | C. Piemontană a Râmnicului | 55 | 99 907 | 48,15 / 11,85 | 1482 | XV | 1968 | 3 | 0 |
| Frasin | SV | Cul. Câmpulung - Păltinoasa | 580 | 6 591 | 87,31 | 1768-74 | 2004 | - | 1 | 3 |
| Fundulea | CL | C. Bărăganul Mostiştei | 65 | 6 678 | 97 | 1778 | 1989 | - | 1 | 2 |
| Galaţi* | GL | C. Covurluiului | 35 | 293 523 | 246,42 / 118,9 | 1134 | XV | 1968 | 1 | 0 |
| Găeşti | DB | Lunca Argeşului | 187 | 15 235 | 22,97 / 15,19 | 1498 | 1775 | - | 1 | 0 |
| Gătaia | TM | C. Bârzavei | 120 | 6 158 | 212,53 | 1323 | 2004 | - | 1 | 9 |
| Geoagiu | HD | Cul. Orăştiei | 230 | 5 725 | 155,69 | II-III,1271 | 2000 | - | 1 | 10 |
| Gheorgheni* | HR | Depr. Giurgeu (Gheorgheni) | 800 | 19 705 | 217,56 / 8,18 | 1232 | 1905 | 2003 | 5 | 0 |
| Gherla* | CJ | Cul. Someşului Mic | 260 | 22 108 | 36,293 / 4,4924 | 1291 | 1510 | 2000 | 4 | 0 |
| Ghimbav | BV | Depr. Braşovului | 525 | 5 357 | 28,3 | 1342 | 2002 | - | 1 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Giurgiu* | GR | C. Burnazului, Lunca Dunării | 23 | 68 923 | 47,6 | 1394 | XIX | 1968 | 1 | 0 |
| Gura Humorului | SV | Valea Moldovei | 460 | 15 667 | 69,8 / 8,43 | 1490 | 1904 | - | 2 | 0 |
| Haţeg | HD | Depr. Haţegului | 520 | 11 056 | 24,95 / 4,92 | 1247 | 1439 | - | 2 | 2 |
| Hârlău | IS | C. Jijiei Inferioare | 180 | 11 784 | 35,11 / 4,4 | 1384 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Hârşova | CT | Pod. Casimcei | 200 | 10 454 | 109,02 / 3,86 | 103 | 1877 | - | 2 | 0 |
| Horezu | VL | Subcarp. Vâlcii | 460 | 6 804 | 117,69 / 3,47 | 1487 | 1968 | - | 1 | 6 |
| Huedin | CJ | Pod. Huedinului | 520 | 9 658 | 61,23 / 3,21 | 1332 | 1961 | - | 2 | 0 |
| Hunedoara* | HD | D-le. Hunedoarei | 245 | 71 207 | 97,43 / 17,11 | 1265 | 1415 | 1968 | 2 | 4 |
| Huşi* | VS | Pod. Central Moldovenesc | 200 | 29 383 | 60,71 / 5,2 | 1441 | 1824 | 1995 | 1 | 0 |
| Ianca | BR | C. Brăilei | 30 | 11 227 | 182,46 / 3,83 | 1834 | 1989 | - | 1 | 6 |
| Iaşi* | IS | C. Jijiei Inferioare | 95 | 315 214 | 95,27 / 36,5 | 1387 | 1415 | 1968 | 1 | 0 |
| Iernut | MS | Cul. Mureşului | 270 | 9 658 | 119,34 / 6,734 | 1257 | 1989 | - | 1 | 8 |
| Ineu | AR | C. Joasă a Crişurilor | 110 | 9 641 | 116,62 / 6 | 1214 | 1967 | - | 1 | 1 |
| Isaccea | TL | Glacisul Nord-Dobrogean | 40 | 5 341 | 96,71 / 3,69 | 369, 1321 | 1877 | - | 3 | 0 |
| Însurăţei | BR | C. Bărăganul Călmăţuiului | 20 | 7 265 | 217,19 / 5,89 | 1879 | 1989 | - | 1 | 3 |
| Întorsura Buzăului | CV | Depr. Întorsurii Buzăului | 720 | 9 018 | 60,97 / 4,26 | 1770 | 1968 | - | 1 | 3 |
| Jibou | SJ | D-le. Silvaniei | 200 | 11 374 | 64,36 / 51,2 | 1219 | 1968 | - | 1 | 4 |
| Jimbolia | TM | C. Jimboliei | 70 | 11 747 | 108 / 9 | 1333 | 1950 | - | 1 | 0 |
| Lehliu Gară | CL | C. Bărăganul Mostiştei | 53 | 6 342 | 124 / 86 | 1853 | 1989 | - | 4 | 0 |
| Lipova | AR | Cul. Mureşului | 165 | 11 199 | 134,62 / 7 | 1245 | 1440 | - | 3 | 0 |
| Liteni | SV | Cul. Siretului | 300 | 10 182 | 72,32 | 1463 | 2004 | - | 1 | 5 |
| Livada | SM | C. Joasă a Someşului | 132 | 7 026 | 116,13 | 1270 | 2006 | - | 1 | 3 |
| Luduş | MS | Cul. Mureşului | 300 | 17 724 | 67,27 / 7,7386 | 1377 | 1960 | - | 7 | 0 |
| Lugoj* | TM | C. Lugojului | 12 | 45 217 | 98,549 / 13,755 | 1334 | 1542 | 1968 | 1 | 2 |
| Lupeni* | HD | Depr. Petroşani | 700 | 29 656 | 74,68 / 8,3438 | 1770 | 1941, 1960 | 2003 | 1 | 0 |
| Mangalia* | CT | Pod. Mangaliei | 25 | 40 514 | 68,38 / 18,727 | VI î.Chr. | 1593 | 1995 | 1 | 0 |
| Marghita | BH | C. Înaltă a Someşului | 140 | 17 289 | 83,73 / 2,94 | 1216 | 1964 | - | 3 | 0 |
| Măcin | TL | Glacisul Măcinului | 40 | 11 011 | 45,07 / 3,36 | 100 | XVII | - | 1 | 0 |
| Măgurele | IF | C. Vlăsiei | 75 | 7 983 | 42,85 | 1582 | 1989, 2005 | - | 1 | 4 |
| Mărăşeşti | VR | C. Siretului Inferior | 60 | 12 559 | 26 / 4,65 | 1455 | 1908 | - | 3 | 4 |
| Medgidia* | CT | Pod. Carasu | 30 | 44 270 | 109,21 / 11,17 | 1840 | 1968 | 1994 | 3 | 0 |
| Mediaş* | SB | Cul. Târnavei Mari | 300 | 53 564 | 63,745 / 9,3362 | 1267 | 1359 | 1968 | 1 | 1 |
| Miercurea Ciuc* | HR | Depr. Ciucului | 660 | 41 971 | 121,25 / 11,15 | 1427 | 1558 | 1979 | 4 | 0 |
| Miercurea Nirajului | MS | Pod. Târnavelor | 380 | 6 206 | 55,88 | 1567 | 2003 | - | 1 | 7 |
| Miercurea Sibiului | SB | Depr. Apoldului | 290 | 4 222 | 85,12 | 1290-1301 | 2004 | - | 1 | 2 |
| Mihăileşti | GR | C. Găvanu - Burdea | 90 | 7 297 | 68,12 / 4,04 | II î.Chr-I | 1989 | - | 1 | 3 |
| Milişăuţi | SV | Pod. Sucevei | 400 | 5 397 | 18,88 | ? | 2004 | - | 1 | 4 |
| Mioveni | AG | Gruiurile Argeşului | 310 | 34 100 | 50 / 6,05 | 1485 | 1989 | - | 1 | 4 |
| Mizil | PH | Glacisul Istriţei | 120 | 16 319 | 15,98 / 3,6 | 1585 | 1870 | - | 1 | 1 |
| Moineşti* | BC | Depr. Tazlăului | 400 | 23 863 | 43,83 / 6,3 | 1478 | 1912 | 2001 | 1 | 1 |
| Moldova Nouă | CS | M-ţii. Locvei | 480 | 13 687 | 53,48 / 10,5 | 1717 | 1968 | - | 1 | 4 |
| Moreni | DB | Subcarp. Prahovei | 280 | 20 969 | 35,15 / 5,1 | 1584 | 1917, 1948 | - | 1 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Motru* | GJ | Piem. Motrului | 200 | 22 930 | 30,18 / 5,81 | 1966 | 1966 | 2000 | 6 | 3 |
| Murfatlar | CT | Pod. Carasu | 50 | 10 855 | 62,44 | IX-X | 1989 | - | 1 | 1 |
| Murgeni | VS | D-le. Fălciului | 30 | 7 811 | 134,74 | 1466 | 2003 | - | 1 | 6 |
| Nădlac | AR | C. Nădlacului | 90 | 8 021 | 132,54 / 6,19 | 1313 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Năsăud | BN | Cul. Someşului Mare | 320 | 10 938 | 43,25 / 3,34 | 1264 | 1765 | - | 3 | 0 |
| Năvodari | CT | Pod. Istriei | 8 | 34 936 | 58,41 / 4,495 | 1412 | 1968 | - | 2 | 0 |
| Negreşti | VS | Pod. Central Moldovenesc | 160 | 10 232 | 61,14 / 3,87 | 1590 | 1968 | - | 1 | 6 |
| Negreşti-Oaş | SM | Depr. Oaşului | 235 | 15 057 | 130,12 / 10,88 | 1270 | 1964 | - | 3 | 0 |
| Negru Vodă | CT | Pod. Cobadinului | 130 | 5 535 | 164,8 / 3,132 | 1715 | 1989 | - | 1 | 3 |
| Nehoiu | BZ | M-ţii. Buzăului | 400 | 11 649 | 64,62 / 4,12 | 1549 | 1989 | - | 3 | 7 |
| Novaci | GJ | Subcarp. Gorjului | 560 | 6 113 | 242,5 / 7,3 | 1502 | 1968 | - | 1 | 4 |
| Nucet | BH | Depr. Crişului Negru | 400 | 2 477 | 41,11 / 1,98 | 1950 | 1956 | - | 3 | 0 |
| Ocna Mureş | AB | Cul. Turda – Alba Iulia | 250 | 15 268 | 68,34 / 4,22 | 1203 | 1956 | - | 3 | 3 |
| Ocna Sibiului | SB | Cul. Visei | 400 | 4 210 | 58,83 / 25,2 | 1263 | 1910, 1968 | - | 1 | 1 |
| Ocnele Mari | VL | Subcarp. Vâlcii | 300 | 3 472 | 25,05 / 2,92 | 1247 | XVI | - | 9 | 0 |
| Odobeşti | VR | C. Piem. a Râmnicului | 180 | 8 474 | 57,53 / 3,65 | 1288 | 1861 | - | 1 | 1 |
| Odorheiu Secuiesc* | HR | Subcarp. Homoroadelor | 500 | 36 320 | 47,85 / 17,51 | 1333 | 1485 | 1968 | 1 | 0 |
| Oltenița* | CL | Lunca Dunării | 14 | 27 601 | 110 / 18 | 1515 | 1853 | 2000 | 1 | 0 |
| Onești* | BC | Depr. Tazlău – Caşin | 200 | 50 820 | 23,93 / 2,78 | 1436 | 1952 | 1968 | 3 | 0 |
| Oradea* | BH | C. Joasă a Crişurilor | 120 | 205 077 | 115,19 / 34,9 | 1113 | 1449 | 1968 | 1 | 0 |
| Oraviţa | CS | D-le. Oraviţei | 350 | 13 154 | 156,7 / 4,87 | 1690 | 1800 | - | 3 | 4 |
| Orăştie* | HD | Cul. Orăştiei | 225 | 21 794 | 21,02 / 0,47 | 1224 | 1433 | 1995 | 1 | 0 |
| Orşova* | MH | Def. Dunării | 70 | 13 085 | 54,67 / 3,35 | 1371 | 1923 | 2000 | 1 | 0 |
| Otopeni | IF | C. Vlăsiei | 95 | 10 552 | 31,7 | 1587 | 2000 | - | 2 | 0 |
| Oţelu Roşu | CS | Cul. Bistrei | 260 | 11 902 | 63,81 / 5,26 | 1795,1806 | 1960 | - | 2 | 1 |
| Ovidiu | CT | Pod. Istriei | 20 | 13 929 | 84,01 / 6,8 | II | 1989 | - | 2 | 0 |
| Panciu | VR | C. Piem. a Râmnicului | 280 | 8 802 | 61,85 | 1589 | 1956 | - | 6 | 0 |
| Pantelimon | IF | C. Vlăsiei | 72 | 17 796 | 67,16 | 1660 | 2005 | - | 1 | 0 |
| Paşcani* | IS | Pod. Fălticeniului | 250 | 42 758 | 55,23 / 6,64 | 1419 | 1923 | 1995 | 6 | 0 |
| Pătârlagele | BZ | Depr. Pătârlagele | 500 | 8 128 | 80,45 | 1573 | 2004 | - | 1 | 14 |
| Pâncota | AR | C. Joasă a Crişurilor | 110 | 7 573 | 70,92 / 3,96 | 1202 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Pecica | AR | Lunca Mureşului | 100 | 13 524 | 66,96 | 1335 | 2004 | - | 1 | 3 |
| Petrila | HD | Depr. Petroşani | 250 | 25 361 | 308,7 / 7,7 | 1499 | 1956 | - | 5 | 0 |
| Petroşani* | HD | Depr. Petroşani | 360 | 43 948 | 277,2 / 9,3 | 1850 | 1930 | 1968 | 5 | 0 |
| Piatra-Olt | OT | C. Romanaţiului | 140 | 6 145 | 76,83 / 5,5 | II-III | 1989 | - | 3 | 0 |
| Piatra Neamţ* | NT | Depr. Cracău-Bistriţa | 420 | 108 085 | 94,43 / 17 | 1387-92 | XVII | 1968 | 4 | 0 |
| Piteşti* | AG | C. Piteştiului | 300 | 168 958 | 41,9 / 16,4 | 1385 | 1507 | 1968 | 1 | 0 |
| Ploieşti* | PH | C. Piem. a Prahovei | 150 | 230 240 | 58,3 | 1503 | XVII | 1968 | 1 | 0 |
| Plopeni | PH | Subcarp. Prahovei | 250 | 9 582 | 4,834 / 1,3 | 1940 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Podu Iloaiei | IS | C. Jijiei Inferioare | 80 | 10 162 | 48,57 | 1646 | 2005 | - | 1 | 4 |
| Pogoanele | BZ | C. Bărăganul Ialomiţei | 65 | 7 744 | 122 | 1332 | 1989 | - | 1 | 1 |
| Popeşti Leordeni | IF | C. Vlăsiei | 70 | 14 952 | 53,26 | 1532 | 2004 | - | 1 | 0 |
| Potcoava | OT | C. Găvanu-Burdea | 180 | 5 970 | 65,27 | ? | 2004 | - | 1 | 4 |
| Predeal | BV | Pasul Predeal | 1 060 | 5 174 | 58,39 / 12,73 | 1805 | 1952 | - | 4 | 0 |
| Pucioasa | DB | Subcarp. Prahovei | 400 | 15 451 | 42,59 / 7,144 | 1760 | 1911 | - | 7 | 0 |
| Răcari | DB | C. Titu-Sărata | 130 | 6 657 | 78,94 | 1725 | 2004 | - | 1 | 7 |
| Rădăuţi* | SV | Pod. Sucevei | 360 | 29 291 | 14,92 / 1,5 | 1393 | 1819 | 1994 | 1 | 0 |
| Râmnicu Sărat* | BZ | C. Piem. a | 140 | 39 950 | 61,63 / 8,77 | 1439 | 1574 | 1994 | 1 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Râmnicului | | | | | | | | |
| Râmnicu Vâlcea* | VL | Subcarp. Vâlcii | 250 | 111 342 | 89,52 / 28,85 | 1370 | 1389 | 1968 | 14 | 0 |
| Râşnov | BV | Depr. Braşovului | 630 | 16 055 | 50 / 3,9 | 1331 | 1600 | - | 1 | 0 |
| Recaş | TM | C. Timişului | 110 | 8 289 | 229,88 | 1359 | 2004 | - | 1 | 6 |
| Reghin* | MS | D-le. Mureşului | 400 | 36 741 | 72,82 / 13,34 | 1228 | 1863 | 1994 | 3 | 0 |
| Reşiţa* | CS | Cul. Reşiţei | 350 | 84 678 | 198,34 / 20,505 | XV | 1769 | 1968 | 6 | 1 |
| Roman* | NT | Cul. Siretului | 170 | 69 058 | 30,1 / 13,8 | 1388-91 | XVII | 1968 | 1 | 0 |
| Roşiori de Vede* | TR | C. Boianului | 100 | 31 255 | 80,24 / 7 | 1385 | XVI | 1995 | 1 | 0 |
| Rovinari | GJ | Subcarp. Gorjului | 240 | 13 164 | 36 / 2,1 | 1981 | 1981 | - | 2 | 0 |
| Roznov | NT | Subcarp. Neamţului | 260 | 9 315 | 40,39 | 1835 | 2003 | - | 3 | 0 |
| Rupea | BV | Pod. Hârtibaciului | 480 | 5 783 | 74,87 / 2,5 | 1324 | 1951 | - | 2 | 0 |
| Salcea | SV | Pod. Dragomirnei | 340 | 9 696 | 55,59 | ? | 2004 | - | 1 | 4 |
| Salonta* | BH | C. Joasă a Crişurilor | 100 | 18 389 | 170,04 / 9,5 | 1332 | XIX | 2001 | 1 | 0 |
| Satu Mare* | SM | C. Joasă a Someşului | 120 | 113 688 | 150,27 / 23,09 | 1181 | 1712 | 1968 | 2 | 0 |
| Săcele* | BT | Depr. Braşovului | 640 | 31 796 | 261,5 | 1482-96 | 1950 | 2000 | 1 | 0 |
| Săcueni | BH | C. Ierului | 160 | 11 709 | 151,42 | 1214 | 2004 | - | 1 | 5 |
| Sălişte | SB | Depr. Săliştei | 540 | 5 834 | 226,78 | 1354 | 2003 | - | 1 | 9 |
| Săliştea de Sus | MM | Depr. Maramureşului | 480 | 5 122 | 64,77 | 1365 | 2004 | - | 1 | 0 |
| Sărmaşu | MS | C. Sărmaşului | 360 | 7 581 | 76,13 | 1329 | 2003 | - | 1 | 7 |
| Săveni | BT | C. Jijiei Superioare | 120 | 8 156 | 59,66 / 5,42 | 1546 | 1920, 1968 | - | 1 | 5 |
| Sângeorgiu de Pădure | MS | D-le. Târnavei Mici | 330 | 5 571 | 71,14 | 1333 | 2003 | - | 1 | 3 |
| Sângeorz Băi | BN | Muscelele Năsăudului | 450 | 10 793 | 146,82 | 1245 | 1960 | - | 3 | 0 |
| Sânnicolau Mare | TM | C. Mureşului | 85 | 13 282 | 139,02 | 1247 | 1950 | - | 1 | 0 |
| Sântana | AR | C. Mureşului | 110 | 13 341 | 107,14 | 1828 | 2003 | - | 1 | 1 |
| Scorniceşti | OT | Piem. Cotmenei | 240 | 12 593 | 168,5 / 14,27 | 1577 | 1989 | - | 1 | 13 |
| Sebeş | AB | Valea Sebeşului | 250 | 29 225 | 115,45 / 6,28 | 1245 | 1341 | - | 3 | 1 |
| Sebiş | AR | Depr. Zarandului | 160 | 6 415 | 65,77 / 4,74 | 1552 | 1968 | - | 1 | 3 |
| Seini | MM | C. Joasă a Someşului | 150 | 10 196 | 76,19 / 4,92 | 1334 | 1989 | - | 1 | 2 |
| Sfântu Gheorghe* | CV | Depr. Braşovului | 560 | 61 704 | 128,8 | 1332 | 1461 | 1979 | 1 | 2 |
| Sibiu* | SB | Depr. Sibiului | 435 | 154 458 | 121,6 / 24,65 | 1191 | 1366 | 1968 | 2 | 0 |
| Sighetu Marmaţiei* | MM | Depr. Maramureşului | 280 | 41 640 | 102,57 / 6,57 | 1329 | 1459 | 1968 | 6 | 0 |
| Sighişoara* | MS | Cul. Târnavei Mari | 360 | 32 570 | 96,02 / 7,12 | 1224 | 1345 | 1968 | 7 | 1 |
| Simeria | HD | Cul. Mureşului (Vinţului) | 200 | 13 719 | 50,94 / 7 | 1866 | 1956 | - | 1 | 6 |
| Sinaia | PH | V. Prahovei | 780 | 11 935 | 87,86 / 7,6 | 1690 | 1880 | - | 1 | 0 |
| Siret | SV | Cul. Siretului | 330 | 9 411 | 43,4 / 8,76 | 1340 | XX | - | 3 | 0 |
| Slatina* | OT | Piem. Cotmenei | 170 | 78 570 | 65,13 / 15,53 | 1368 | XX | 1979 | 2 | 0 |
| Slănic | PH | Subcarp. Prahovei | 400 | 6 750 | 39,04 / 13,23 | 1532 | 1879 | - | 3 | 0 |
| Slănic Moldova | BC | M-ţii. Nemirei | 530 | 5 069 | 116 / 4 | 1757 | XIX | - | 3 | 0 |
| Slobozia* | IL | Lunca Ialomiţei | 30 | 52 313 | 132,87 / 11,68 | 1614 | 1912 | 1979 | 3 | 0 |
| Solca | SV | Pod. Solcăi | 400 | 2 644 | 64,63 / 7,26 | 1418 | 1926 | - | 1 | 1 |
| Sovata | MS | Depr. Sovatei | 460 | 9 932 | 202,87 / 4,08 | 1597 | 1952 | - | 4 | 1 |
| Strehaia | MH | Piem. Motrului | 140 | 11 901 | 109,1 / 3,92 | 1471 | 1921 | - | 7 | 3 |
| Suceava* | SV | Cul. Sucevei | 300 | 106 397 | 28,17 / 21 | 1388 | XV | 1968 | 1 | 0 |
| Sulina | TL | Delta Dunării | 1 | 4 593 | 328,36 / 3,28 | 1318 | 1856 | - | 1 | 0 |
| Şegarcea | DJ | Câmpia Desnăţuiului | 130 | 8 266 | 111 / 4,21 | 1416 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Şimleu | SJ | Depr. Silvaniei | 220 | 16 248 | 62 / 7 | 1251 | XX | - | 4 | 0 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Silvaniei | | | | | | | | | | |
| Şomcuta Mare | MM | D-le. Chioarului | 200 | 7 921 | 120,4 | 1358 | 2004 | - | 1 | 7 |
| Ştei | BH | Depr. Crişului Negru | 200 | 8 594 | 6,26 / 1,57 | 1580 | 1956 | - | 1 | 0 |
| Ştefăneşti | AG | Piem. Cândeştilor | 260 | 13 506 | 56,65 | ? | 2004 | - | 1 | 7 |
| Ştefăneşti | BT | C. Jijiei Superioare | 100 | 5 746 | 96,58 | 1435 | 2004 | - | 1 | 6 |
| Tălmaciu | SB | Depr. Sibiului | 480 | 7 296 | 206,37 / 1,66 | 1318 | 1989 | - | 1 | 6 |
| Tăşnad | SM | C. Înaltă a Someşului | 200 | 9 479 | 99,11 / 9,03 | 1246 | 1968 | - | 1 | 5 |
| Tăuţii Măgherăuş | MM | Depr. Baia Mare | 158 | 7 078 | 120,65 | 1490 | 2004 | - | 1 | 6 |
| Târgovişte* | DB | C. Târgoviştei | 290 | 89 773 | 46,81 / 25,39 | 1396 | 1418 | 1968 | 2 | 0 |
| Târgu Bujor | GL | Pod. Covurluiului | 65 | 7 619 | 81,23 / 14,8 | 1491 | 1968 | - | 1 | 2 |
| Târgu Cărbuneşti | GJ | Lunca Gilortului | 220 | 9 047 | 124,1 / 12,9 | XIV | 1968 | - | 1 | 10 |
| Târgu Frumos | IS | C. Jijiei Inferioare | 100 | 13 471 | 20,27 / 3,87 | 1448 | XV, 1968 | - | 1 | 0 |
| Târgu Jiu* | GJ | Subcarp. Gorjului | 200 | 96 081 | 102,55 / 19,18 | 1406 | 1597 | 1968 | 9 | 0 |
| Târgu Lăpuş | MM | Depr. Lăpuşului | 340 | 13 114 | 136,69 / 15,13 | 1291 | 1968 | - | 1 | 13 |
| Târgu Mureş* | MS | Cul. Mureşului | 320 | 145 943 | 49,3 / 26,9 | 1300 | XVI | 1968 | 3 | 0 |
| Târgu Neamţ | NT | Subcarp. Neamţului | 425 | 20 856 | 24,61 / 7,89 | 1387 | XV | - | 4 | 0 |
| Târgu Ocna | BC | Subcarp. Tazlăului | 250 | 12 956 | 48,89 / 2,16 | 1580 | 1846 | - | 3 | 0 |
| Târgu Secuiesc* | CV | Depr. Braşovului | 570 | 20 128 | 57,35 / 8,1 | 1407 | 1463 | 2000 | 1 | 1 |
| Târnăveni* | MS | Cul. Târnavei Mici | 300 | 26 504 | 66,42 / 10,14 | 1217 | 1912 | 1998 | 2 | 1 |
| Techirghiol | CT | Pod. Mangaliei | 30 | 7 218 | 46,07 / 3,68 | 1600 | 1930 | - | 1 | 0 |
| Tecuci* | GL | C. Tecuciului | 45 | 42 706 | 86,76 / 15,5 | 1134 | 1659 | 1968 | 1 | 0 |
| Teiuş | AB | Cul. Turda – Alba Iulia | 250 | 7 364 | 44,56 / 3,29 | 1290 | 1464, 1994 | - | 1 | 4 |
| Timişoara* | TM | C. Timişului | 94 | 307 347 | 179,88 / 49,85 | 1212 | 1342 | 1968 | 1 | 0 |
| Tismana | GJ | Subcarp. Gorjului | 230 | 7 876 | 307,79 | 1375-78 | 2004 | - | 1 | 10 |
| Titu | DB | C. Titu - Sărata | 155 | 10 248 | 19,89 / 2,32 | 1634 | 1968 | - | 1 | 5 |
| Topliţa* | HR | Depr. Giurgeu (Gheorgheni) | 680 | 15 770 | 338,29 / 5,29 | 1400 | 1956 | 2002 | 9 | 0 |
| Topoloveni | AG | Piem. Cândeştilor | 235 | 10 513 | 33,03 / 5,21 | 1421 | 1968 | - | 4 | 0 |
| Tulcea* | TL | Glacisul Nord-Dobrogean | 40 | 92 379 | 200,1 / 13,2 | III î.Chr. | XIV | 1968 | 2 | 0 |
| Turceni | GJ | Piem. Motrului | 220 | 8 328 | 78,93 | 1499 | 2004 | - | 1 | 5 |
| Turda* | CJ | Cul. Turda – Alba Iulia | 400 | 57 381 | 90,61 / 17,2 | 167, 1075 | ? | 1968 | 1 | 0 |
| Turnu Măgurele* | TR | C. Boianului | 30 | 29 768 | 93,82 / 12,6 | III | 1836 | 1968 | 1 | 0 |
| Ţăndărei | IL | Lunca Ialomiţei | 20 | 12 620 | 53,44 / 15,74 | 1594 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Ţicleni | GJ | Subcarp. Gorjului | 240 | 5 346 | 72,36 / 3,24 | 1597 | 1968 | - | 1 | 0 |
| Ulmeni | MM | Depr. Baia Mare | 170 | 7 392 | 81,49 | 1405 | 2004 | - | 1 | 7 |
| Ungheni | MS | Cul. Mureşului | 290 | 6 888 | 63,69 | 1264 | 2004 | - | 1 | 6 |
| Uricani | HD | Depr. Petroşani | 800 | 9 750 | 251,41 / 4,5 | 1835 | 1960 | - | 3 | 0 |
| Urlaţi | PH | Subcarp. Prahovei | 150 | 11 430 | 43,81 / 2,78 | 1515 | 1818 | - | 17 | 0 |
| Urziceni* | IL | C. Bărăganul Ialomiţei | 50 | 17 534 | 54,65 / 4,45 | 1596 | 1894 | 1995 | 1 | 0 |
| Valea lui Mihai | BH | C. Careiului | 130 | 10 627 | 73,45 / 6,83 | 1270 | 1989 | - | 1 | 0 |
| Vaslui* | VS | Pod. Central Moldovenesc | 130 | 70 302 | 68,07 / 10,35 | 1375 | 1435 | 1979 | 6 | 0 |
| Vaşcău | BH | Depr. Beiuşului | 330 | 2 768 | 65,05 / 0,8 | 1552 | 1956 | - | 6 | 0 |
| Vatra Dornei* | SV | Depr. Dornelor | 900 | 16 756 | 144,34 / 3,63 | 1592 | 1908 | 2000 | 4 | 0 |
| Vălenii de Munte | PH | Subcarp. Prahovei | 360 | 13 527 | 21,49 / 7,98 | 1755 | 1684 | - | 1 | 0 |
| Vânju Mare | MH | C. Blahniţei | 80 | 6 555 | 64,33 / 2,73 | 1772 | 1968 | - | 1 | 4 |
| Vicovu de Sus | SV | Depr. Rădăuţiului | 400 | 14 718 | 42,42 | 1436 | 2004 | - | 1 | 1 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Victoria | BV | Depr. Făgăraşului | 560 | 9 132 | 1,7 | 1949-53 | 1956 | - | 1 | 0 |
| Videle | TR | C. Găvanu-Burdea | 100 | 11 735 | 79,36 / 7,15 | 1527 | 1968 | - | 1 | 1 |
| Vişeu de Sus | MM | Depr. Maramureşului | 480 | 16 698 | 418,54 / 6,9 | 1365 | 1956 | - | 2 | 0 |
| Vlăhiţa | HR | M-ţii. Harghitei | 840 | 7 014 | 74,72 / 4,67 | 1301 | 1968 | - | 3 | 0 |
| Voluntari | IF | C. Vlăsiei | 80 | 30 906 | 38,08 | 1660 | 2004 | - | 1 | 0 |
| Vulcan* | HD | Depr. Petroşani | 600 | 29 108 | 87,31 / 4,6 | 1462 | 1953 | 2003 | 3 | 0 |
| Zalău* | SJ | D-le. Silvaniei | 260 | 63 642 | 49,08 / 9,46 | 1246 | 1793 | 1979 | 2 | 0 |
| Zărneşti | BV | Depr. Braşovului | 700 | 25 832 | 199,78 / 8,48 | 1367 | 1956 | - | 2 | 0 |
| Zimnicea | TR | C. Boianului | 35 | 15 366 | 70,02 / 5,54 | 1385 | 1837-39 | - | 1 | 0 |
| Zlatna | AB | Depr. Zlatnei | 400 | 8 335 | 268 / 77 | 1347 | 1387 | - | 1 | 18 |

Componenţă : [1] Localităţi componente, [2] Sate aparţinătoare.

? – lipsă date.